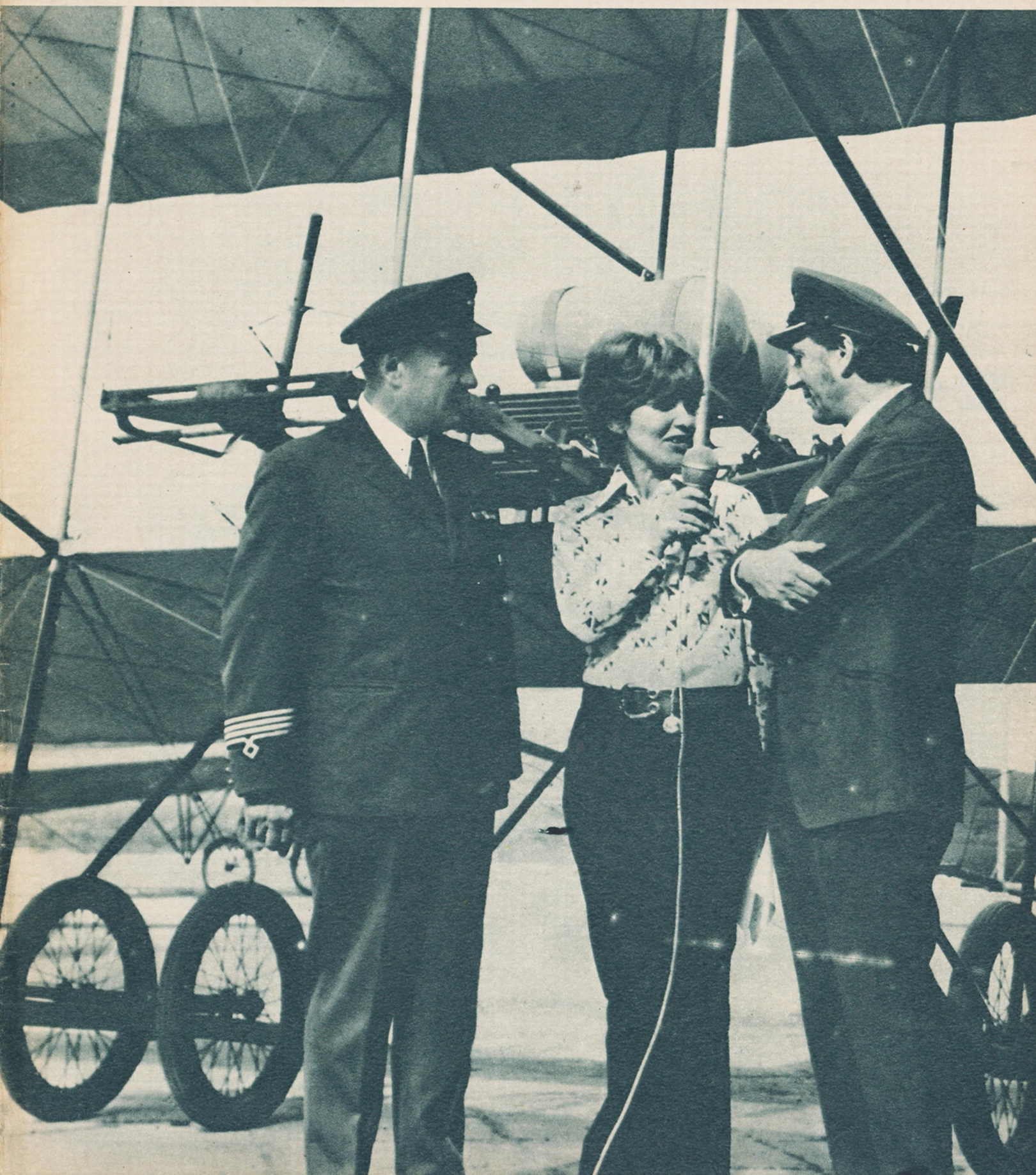
Red. Stanisława Ryster z TV w rozmowie z popularnym aktorem Wieńczysławem Glińskim (z prawej) i kapitanem PLL LOT Tadeuszem Hendzlem. Rozmowa miała miejsce w krakowskim Muzeum Lotnictwa i Astronautyki, skąd transmitowano lotniczy show na małym ekranie. Piszemy o nim na str. 4.
Zdjęcie: KAZIMIERZ RAPUTA

CENA 3 ZŁ

27. 10. 74
43
(1216)

SKRZYDLATA POLSKA



Z LOTU PO KRAJU

● **PREZES Rady Ministrów Piotr Jaroszewicz obchodził 65 rocznicę urodzin. Z tej okazji 5 października br. w Belwederze odbyło się spotkanie, podczas którego I sekretarz KC PZPR Edward Gierek, w obecności przewodniczącego Rady Państwa Henryka Jabłońskiego, udekorował premiera Krzyżem Wielkim Orderu Odrodzenia Polski, przyznanym — Piotrowi Jaroszewiczowi przez Radę Państwa.**

*

● **Z OKAZJI** 30-lecia Milicji Obywatelskiej i Służby Bezpieczeństwa oraz 31 rocznicy powstania ludowego Wojska Polskiego, 29-osobowa grupa generałów i oficerów MO oraz WP otrzymała akty nominacyjne generałów różnych stopni. Między innymi, nominację na stopień generała dywizji otrzymał dowódca Wojsk Lotniczych **Henryk Michałowski**, a akt nominacyjny na stopień generała brygady WP — zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych d/s politycznych **Ludwik Sobieraj.**

*

● **XVII SAMOLOTOWE** Mistrzostwa Polski Rajdowo-Nawigacyjne odbyły się w dniach 28.9. — 6. 10. 74 r. na lotnisku Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu. W mistrzostwach wzięło udział 19 załóg z 13 aeroklubów regionalnych na samolotach PZL-104 „Wilga", Jak-12 i PZL-101 „Gawron". W ciężkich warunkach atmosferycznych, w trudnym górskim terenie, rozegrano 5 konkurencji pilotażowo — nawigacyjnych. Pierwsze miejsce i tytuł mistrzowski zdobyła załoga Aeroklubu Rzeszowskiego w składzie: pilot **Jan Baran** i nawigator **Jan Bober** — 3 645,9 pkt. Drugie miejsce i tytuł I wicemistrza przypadł załodze Aeroklubu Krakowskiego: pil. **Edward Popiołek** i nawig. **Henryk Serda** — 3 417,4 pkt., trzecie miejsce i tytuł II wicemistrza zdobyła załoga Aeroklubu Podhalańskiego: pil. **Wiesław Iwański** i nawig. **Anna Kwaśnik** — 2 955,5 pkt. Relacja z mistrzostw naszego wysłannika w następnym numerze. (z)

*

● **AKADEMIA** Rolniczo — Techniczna w Olsztynie dysponuje Zespołem Badawczym Technologii Agrolotniczej, który na zlecenie WSK — Okęcie i Instytutu Lotnictwa prowadzi szereg badań prototypowo — poligonowych nad aparaturą agrolotniczą.

*

● **III SAMOLOTOWE** Mistrzostwa Dolnego Śląska i Opolszczyzny rozegrano w Jeleniej Górze z udziałem 15 załóg. Rozegrano trzy konkurencje. Pierwsze dwa miejsca zajęły załogi Aeroklubu Wrocławskiego: 1. **Franciszek Ragankiewicz — Stanisław Witek** — 3 575 pkt.; 2. **Waldemar Gross — Józef Ostasiewicz** — 3 470 pkt. Trzecie miejsce zajęła załoga Aeroklubu Zagłębia Miedziowego w składzie: **Lech Kasprowicz — Janusz Wielgus** — 3 462 pkt.

*

● **W ZAKOPANEM** zanotowano pierwsze w historii naszego ratownictwa górskiego lądowanie śmigłowca sanitarnego pod szczytem Giewontu (pil. **Tadeusz Augustyniak**).

*

● **GRUPA** oficerów sztabu Wojsk Lotniczych otrzymała od TPPR pamiątkowe medale za wkład pracy przy budowie i porządkowaniu poznańskiego Parku Przyjaźni i Braterstwa Broni na Cytadeli.

*

● **W INSTYTUCIE** Lotnictwa w Warszawie skonstruowano specjalny rozpylacz strumieniowo - pneumatyczny do zastosowania w lotnictwie gospodarczym. Zapobiega on m. in. niekontrolowanemu znoszeniu rozpylanych cząsteczek chemikaliów, którego następstwem bywa nierównomierność pokrycia pól środkami ochrony roślin i często zatruwanie sąsiednich plantacji.

*

● **WROCŁAWSKI** Ośrodek TV nadał 6 października w programie II TV kolejne wydanie „Magazynu Lotniczego", które prawie w całości poświęcone było dorobkowi Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych. Redaktor programu — **Henryk Pacha.**

*

● **DO NAJBARDZIEJ** interesujących imprez, zorganizowanych z okazji tegorocznych Dni Siemianowic, należały bardzo widowiskowe zawody spadochronowe na celność lądowania. Wygrał je reprezentant Siemianowic, **Józef Bugaj**, konstruktor z kopalni węgla „Śląsk", mający na swym koncie 950 skoków.

*

● **NAKŁADEM** Wydawnictwa Poznańskiego ukazały się wspomnienia lotnicze **Józefa Mizery** pt. „Podniebne lata".

*

● **SZYBOWNICY** Aeroklubu Bydgoskiego wylatali w tym sezonie ponad 1 500 godzin i przelecieli ponad 12 tys. km, w tym 8 tys. km po trasach zamkniętych. Piloci samolotowi tego klubu wylatali ponad 440 godzin, a spadochroniarze wykonali ponad 2 tys. skoków.

*

● **OD DNIA 23 SIERPNIA** br. toczą się w Montrealu obrady XXI Sesji Zgromadzenia Ogólnego ICAO. Porządek obrad obejmuje 42 sprawy, z czego 11 jest przedmiotem obrad Komisji Ekonomicznej i Komisji Administracyjnej.

W obradach XXI Sesji bierze udział delegacja polska pod przewodnictwem podsekretarza stanu w Ministerstwie Komunikacji — gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego.

Przedmiotem szczególnego zainteresowania delegacji polskiej jest m. in. sprawa ewentualnego wejścia przedstawiciela PRL do Rady ICAO oraz rozpatrywane na Sesji propozycje zmian do Konwencji Warszawskiej o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, a także zmian do Konwencji Rzymskiej odnośnie szkód wyrządzonych osobom trzecim przez obce statki powietrzne.

O ostatecznych wynikach obrad XXI Sesji ICAO poinformujemy bardziej szczegółowo w jednym z najbliższych numerów „Skrzydlatej".

W.

*

● **XII OGÓLNOPOLSKIE** Zawody Latawców zgromadziły na starcie na lotnisku Aeroklubu Radomskiego 68 uczestników, finalistów blisko 100-tysięcznej rzeszy najmłodszych lotników, którzy w roku bieżącym startowali w tradycyjnym Święcie Latawca. Zawody centralne odbyły się w dniach 5—6 października. W kategorii latawców płaskich zwyciężył **Piotr Maciaszek** z WSS Kraków, w kategorii latawców skrzynkowych najlepsze wyniki miał **Sławomir Niewiadomski** z WSS Olsztyn, w kategorii modeli szybowców „Jaskółka" pierwsze miejsce zajął **Leszek Szczepaniak** z WSS Lublin. W konkursie otwartym, przeznaczonym dla modelarzy niezrzeszonych, zwyciężył **Wojciech Kopeć** z Radomia. Organizatorami XII Zawodów byli CZSS „Społem", Aeroklub PRL oraz władze miasta Radomia. Wśród wielu nagród ufundowanych dla zwycięzców były cenne trofea, dary prezesa CZSS Społem **Tadeusza Bielskiego,** przewodniczącego PMRN w Radomiu **Zdzisława Kwiecińskiego,** wiceprezesa Aeroklubu Radomskiego **Tadeusza Karwickiego,** naczelnika powiatu radomskiego **Kazimierza Marciniaka,** Zarządu Oddziału WSS w Radomiu i Polskich Linii Lotniczych LOT. Zawody latawcowe przebiegały niezwykle sprawnie. Oprócz właściwej imprezy, Aeroklub Radomski zorganizował wystawę sprzętu lotniczego, pokazy skoków spadochronowych i loty radiomodeli. W uroczystym otwarciu zawodów wzięli udział z ramienia Centralnego Zarządu Spółdzielni Spożywców wiceprezes **Tadeusz Bielski,** a Aeroklubu PRL — gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło.** (e)

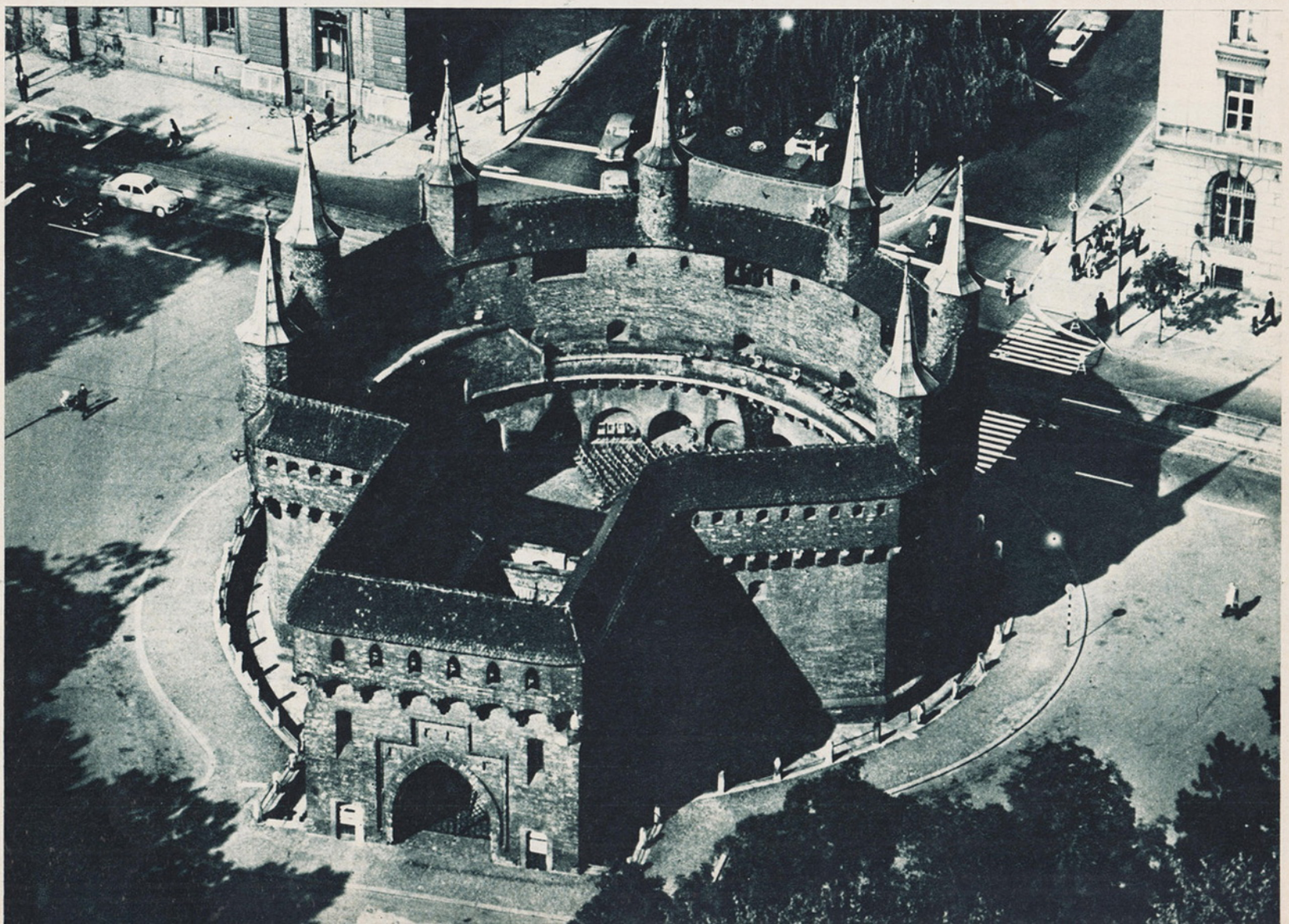
*

● **Z OKAZJI 25-LECIA** Wydawnictw Komunikacji i Łączności odbyło się szereg spotkań redaktorów i autorów z czytelnikami prasy i wydawnictw technicznych. Jedno z takich spotkań zorganizowano 9 października w Sali Muzeum Techniki w Warszawie. W spotkaniu, które zgromadziło 60 osób, wzięli udział znani autorzy książek modelarskich i politechnicznych: Kazimierz Janowski, Wiesaw Schier i Janusz Wojciechowski. (e)

POLSKA Z LOTU PTAKA

BARBAKAN należy do najciekawszych zabytków Krakowa. W czasach średniowiecznych był jednym z elementów stałych fortyfikacji, wysuniętym przed linię murów, zamykających wejście do miasta i umożliwiającym załodze wypady. Krakowski barbakan zbudowany został za panowania Jana Olbrachta. Był otoczony fosą, przez którą przerzucony był most zwodzony i połączony długą szyją z Bramą Floriańską.

Zdjęcie: Bernard Koszewski



nasze rozmowy

z dziennikarzem NRD red. Helmutem Hübnerem

urzekła mnie historia lotnictwa polskiego

Poznaliśmy się przez przypadek. Niedawno, na międzynarodowej konferencji prasowej ktoś podszedł do mnie i powiedział: „Pan ze „Skrzydlatej Polski"? Właśnie wysłałem do waszej redakcji kilka zdjęć z wystawy lotniczej w NRD..."

A potem była rozmowa.

Nazywa się Helmut Hübner. Ma 43 lata. Jest dziennikarzem z Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Pogodny, zawsze uśmiechnięty, o żywym usposobieniu. To widać już z pierwszego spojrzenia. Skąd jednak tak szczególne zainteresowania lotnicze u dziennikarza specjalizującego się w problematyce ekonomicznej, a szczególnie w sprawach integracji socjalistycznej w ramach układów Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej? Bo trzeba wiedzieć, że redaktor Hübner to z zamiłowania historyk lotnictwa polskiego.

SKRZYDLATA POLSKA: — Jak doszło u Pana do tych bądź co bądź niecodziennych zainteresowań dla dziennikarza?

HELMUT HUBNER: — Kiedyś byłem modelarzem lotniczym. Te zamiłowania przekształciły się z czasem w nowe hobby: kolekcjonowanie modeli samolotów z plastyku. Mam ich około 140. Są porozwieszane na ścianach i suficie w moim mieszkaniu. Dalsze modele czekają, ale niestety brak czasu...

Moje modele z plastyku są zawsze uzupełniane wg zdjęć i innej źródłowej dokumentacji technicznej. W tym celu założyłem kartotekę samolotów, zawierającą ich opisy, dane techniczne, wykazy źródeł pomocniczych, informacje statystyczne itp. Uaktualniam ją na bieżąco. Mam też bogatą bibliotekę książek lotniczych.

Zbieram też znaczki pocztowe z samolotami (lecz tylko przedstawiające konkretne typy maszyn, a nie fantazje lotnicze rysowników), karty pocztowe z widokami portów lotniczych świata, proporczyki i odznaki lotnicze. Te elementy służą mi do uatrakcyjnienia zbiorów modeli samolotów, nadając kolekcji nowe, wzbogacone treści poznawcze. Inaczej przecież wyglądają modele samolotów np. PLL LOT na tle barwnych proporczyków tego towarzystwa, plakatów i widokówek polskich portów lotniczych.

SP: — Właśnie, skąd się wzięły szczególne zainteresowania Pana lotnictwem polskim?

HH: — Od pięciu lat jestem czytelnikiem „Skrzydlatej Polski", a jej roczniki stanowią cenną pozycję w moich zbiorach. Nieco wcześniej, zresztą dość przypadkowo, przeczytałem w naszych czasopismach, kalendarzach i rocznikach lotniczych NRD kilka artykułów o polskim lotnictwie i jego historii. Nic o tym dotąd nie wiedziałem! Zaciekawiony sięgnąłem po publikacje w języku niemieckim wydawane przez polski „Interpress". Potem po „Skrzydlatą". I tak się zaczęło moje urzeczenie historią lotnictwa polskiego. Podczas wyjazdów do Polski zwiedziłem Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie oraz zbiory lotnicze Muzeum Wojska Polskiego i Muzeum Techniki w Warszawie. Kompletowałem też książki o historii lotnictwa polskiego. Chciałbym dodać, że zawsze się cieszę, gdy wypada mi wyjazd do Warszawy. Byłem już tam kilka razy. Wciąż jestem pod urokiem tego wyjątkowego miasta i jego ruchliwych, pełnych dynamiki życiowej mieszkańców.

SP: — I co z tego wynikło?

HH: — Jak już wspomniałem, od pięciu lat specjalizuję się w historii lotnictwa polskiego. Mój zbiór polskich samolotów liczy dziś 27 modeli. Poza tym mam bogate archiwum danych, bibliotekę, zbiór polskich proporczyków i odznak.

Z okazji 30-lecia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej postanowiłem zrobić wystawę. Zebrałem więc odpowiednie eksponaty: modele samolotów, zdjęcia fotograficzne, książki, odznaki, sporządziłem plansze szlaków bojowych lotnictwa polskiego w II wojnie światowej i to wszystko umieściłem w kilku gablotach pod tytułem „Z historii polskiego lotnictwa wojskowego". Najpierw wystawa była w moim wydawnictwie w Dreźnie. Ale jej powodzenie przeszło wszelkie oczekiwania. Otrzymałem wiele propozycji przeniesienia wystawy do szkół i zakładów pracy. Obecnie wystawa już pojechała w teren do okręgu Lichtenberg.

SP: — Gratulujemy sukcesu! A co dalej z Pana pięknym hobby, tak pożytecznym dla zbliżenia i wzajemnego poznania obu naszych narodów?

HH: — Przygotowuję różne wersje wystaw o historii lotnictwa polskiego dla szkół i zakładów pracy (w mojej pierwszej wystawie wykorzystałem zaledwie fragment moich zbiorów). Dotychczas stosuję z konieczności tylko małe formy wystawowe (modele w skali 1:72 lub 1:100, karty pocztowe, odznaki). Ale aż się proszą duże formy, takie jak polskie plakaty lotnicze, oryginalny mundur lotnika (a przynajmniej czapka lotnika komunikacyjnego lub wojskowego), a także zdjęcia archiwalne, większy zestaw oryginalnych odznak itp. Mam nadzieję — a jest to moim cichym marzeniem — że zdobędę kiedyś te eksponaty. A wówczas mógłbym zainteresować nasze Muzeum Wojska w Dreźnie i urządzić tam w 2–3 salach specjalną wystawę poświęconą historii lotnictwa polskiego.

Na marginesie: W swoich zbiorach mam oryginalne elementy zespołu śmigło-silnikowego samolotu Tu-2 oraz śmigło „Brigadyra".

Po moich dotychczasowych wystawach otrzymuję dużo listów od naszej młodzieży. Dopytują się o modele plastykowe polskich samolotów. Myślę, że jest to pierwszy krok na drodze do poznania historii tych maszyn i lotnictwa. A o to mi właśnie chodzi.

Możliwe, że otrzymam oryginalny, skasowany samolot An-2 do postawienia w ogrodzie koło domu, w którym mieszkam. A wówczas urządzę w tym samolocie stałą wystawę.

SP: — Czy „Skrzydlata Polska" jest znana w Niemieckiej Republice Demokratycznej?

HH: — O tak, i chętnie czytana. Opisy techniczne są dość łatwo tłumaczone przez młodych czytelników niemieckich, wielu z nich zbiera wasze sylwetki samolotów i szybowców. Ale „Skrzydlata Polska" pisze dużo o historii lotnictwa, o udziale polskich lotników w II wojnie światowej. Takie teksty i opowiadania trudno jest samemu przetłumaczyć. A szkoda, to byłoby cenne dla młodzieży.

Jako ciekawostkę podam, że świetną książkę „Dywizjon 303" przetłumaczyli mi „kawałkami" różni przygodni tłumacze — koledzy z wydawnictwa i Polacy pracujący w NRD. Książki tej nie ma dotąd w języku niemieckim.

Wracając jeszcze do modeli plastykowych (proszę wybaczyć — to moje hobby) udało mi się tak zrobić zdjęcie modelu samolotu Jak-40 w polskich barwach, że wygląda zupełnie jak prawdziwy. A z modelem samolotu Il-62 „Kopernik" miałem sporo kłopotów, aby znaleźć wzór do jego pomalowania. Ale się udało. Zresztą mam własną metodę przenoszenia napisów i ozdób z oryginałów na modele. Wyglądają jak żywe.

SP: — Dziękujemy za ciekawą rozmowę i życzymy spełnienia zamierzeń. (W)

Fragmenty wystawy „Z historii polskiego lotnictwa wojskowego" zorganizowanej w Dreźnie (NRD) z okazji XXX-lecia PRL. Zdjęcia: B. Nevolgt

Zdjęcia: KAZIMIERZ RAPUTA

SHOW w MUZEUM

Szacowne krakowskie Muzeum Lotnictwa i Astronautyki przeżywało już wiele najrozmaitszych wizyt i przeróżne najazdy. Ale takiego, to chyba jeszcze nie?! Do tego zresztą miłego sercu dyrektora Markowskiego najazdu przyczyniła się telewizja, a ściślej redakcja teleturniejów TV z Warszawy pod wodzą red. Stanisława Taczanowskiego, który miał tu właśnie, w muzealnym plenerze, wyreżyserować lotniczy show, według scenariusza red. Stanisławy Ryster, której przypadło poprowadzić to niecodzienne widowisko.

Angielski wyraz **show** (wym. szou) zyskał już sobie prawo obywatelstwa w naszym języku, a pod tym określeniem rozumie się zazwyczaj widowisko o charakterze rewiowym. Redaktorzy z TV wymyślili sobie, aby tym razem finałowi ogólnopolskiego konkursu wiedzy lotniczej nadać formę lotniczego show, do czego najlepiej mogło posłużyć krakowskie Muzeum.

Telewizję dzielnie wspomagały zainteresowane instytucje lotnicze, dowództwo Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK, PLL LOT i główny współorganizator konkursu — Aeroklub PRL. Z Warszawy i Poznania przyleciały do Krakowa specjalne samoloty, przywożąc m. in. część zespołu estradowego WL „Eskadra" (bo bez niej nie byłoby show) oraz znanych lotników wojskowych i cywilnych, aby dodali splendoru widowisku. Było rzecz jasna, również sześciu finalistów ogólnopolskiego konkursu, którzy szczęśliwie przebrnęli przez eliminacje aeroklubowe i strefowe.

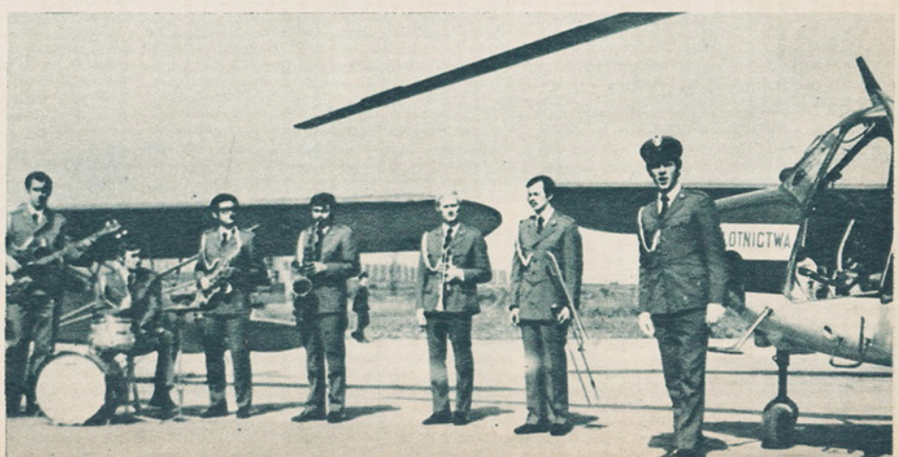
Widowisko nagrano 8 września, a zaprezentowano wielu milionom telewidzów — 15 września. Mniemamy, że nasi Czytelnicy je oglądali i że „Polskie Skrzydła" na małym ekranie na ogół podobały się. Mamy tego zresztą przyjemne odgłosy.

Co byśmy bowiem o tego rodzaju audycjach telewizyjnych nie myśleli, mimo takich czy innych uwag krytycznych, to jedno nie ulega wątpliwości: Takie lotnicze show są dobrą formą propagandy lotnictwa i należy je kontynuować co roku, właśnie we wrześniu z okazji Dni Lotnictwa. Okazją ku temu powinien być finał ogólnopolskiego konkursu wiedzy lotniczej, organizowany też corocznie (np. w 1975 r. z okazji 30-lecia zwycięstwa nad faszyzmem) przez Aeroklub PRL. Mamy nadzieję, że zaprzyjaźniona już z lotnictwem redakcja teleturniejów TV nie odmówi swego patronatu, a i „Skrzydlata" chciałaby się też szerzej włączyć do tej imprezy.

Konkurs wiedzy o lotnictwie wymaga jednak, naszym zdaniem, generalnej zmiany jego regulaminu i lepszej organizacji ze strony samych aeroklubów. W tym roku w konkursie startowało ok. 10 tysięcy uczestników. To dużo i mało, zważywszy, iż niektóre aerokluby zaledwie odfajkowały konkurs w swych świetlicach, a osiem w ogóle się nim nie przejęło. Jedynie eliminacje strefowe miały wyższą rangę, chociaż i co do tego etapu konkursu nasuwa się szereg wniosków. Finaliści zaproponowali nam, aby ten konkurs nazwać po prostu Olimpiadą Wiedzy Lotniczej, na wzór innych olimpiad uczniowskich; może nie z nagrodami rzeczowymi, co konkretnymi przywilejami — uprawnieniami dla jej uczestników. Warto to rozważyć.

Bardzo chcielibyśmy, aby ten konkurs rozwijał się i nabierał z każdym rokiem właściwej rangi. Dotychczasowe doświadczenia są pouczające i zachęcające. Więc szykujmy się do trzeciego ogólnopolskiego konkursu wiedzy lotniczej i do drugiego z kolei lotniczego show na małym ekranie.

(kon)



XVIII SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

MARATON spadochronowy

Tym razem na podium dla zwycięzców nie wszedł żaden z poprzednich mistrzów Polski. Mimo iż brali udział w tegorocznej batalii o tytuł najlepszego skoczka, zabrakło im kilku punktów do uzyskania miejsca medalowego.

Nasze zdjęcia przedstawiają najcelniejsze skoki podczas jednego dnia rozgrywania mistrzostw Polski w Lublinie. Pokazano zdjęcia spadochronów produkcji polskiej, radzieckiej, francuskiej i czechosłowackiej.

Nieoczekiwane zmiany w obsadzeniu pierwszych miejsc w poszczególnych konkurencjach i w klasyfikacji końcowej mistrzostw sygnalizują prawidłowe objawy wzrostu poziomu zawodniczego u wielu młodszych stażem zawodniczym skoczków. Z każdym bowiem rokiem powiększa się liczba sportowców wyczynowych. Ich ambicją jest uzyskanie wyników równorzędnych lub lepszych od mistrzów Polski.

Zawody lubelskie cechowała zdrowa, przepełniona wolą zwycięstwa, rywalizacja sportowa większości skoczków. Stała się ona piękną formą współzawodnictwa w klasyfikacji indywidualnej i drużynowej.

Szkoda tylko, że wspaniałe pojedynki spadochronowe w celności lądowania i akrobacji — tak bardzo widowiskowe — oglądali tylko nieliczni mieszkańcy miasta wojewódzkiego. Prasa miejscowa poświęciła żenująco mało miejsca zawodom po raz pierwszy przeprowadzonym na ziemi lubelskiej. Trudno zrozumieć powody tak małego zainteresowania imprezą ogólnopolską, do zorganizowania której niemało pracy włożyli sami lublinianie.

W tym roku mistrzowie z poprzednich lat musieli ustąpić miejsca młodszym i lepszym od nich zawodnikom. Potwierdziły to zresztą wyniki sportowe.

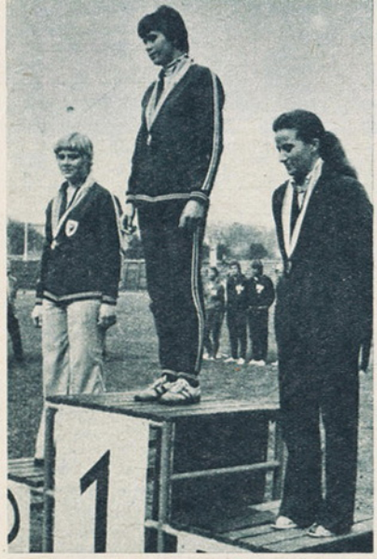
Podczas trwania mistrzostw Polski (13—22 września), w ciągu kilku zaledwie dni wykonano blisko 1 700 skoków ze spadochronem. Każdy z zawodników natomiast skoczył 21 razy. W ten sposób ustanowiono swoisty rekord, który nie tak łatwo będzie pobić podczas kolejnych zawodów.

Organizatorzy bowiem postawili sobie ambitny cel: rozegrać zawody zgodnie z regulaminem. A ten przewidywał 10 skoków pojedynczych na celność lądowania, 5 skoków do akrobacji spadochronowej oraz 5 skoków grupowych na celność lądowania. Gdy dodamy skok treningowy otrzymamy wspomnianą już na wstępie liczbę. Cel więc został osiągnięty dzięki umiejętnościom organizatorskim oraz pomyślnym warunkom pogodowym.

Ale przyjrzyjmy się skokom na celność lądowania. W tym roku — jak już wspomniano — wykonano ich dziesięć. Jest to wystarczająca liczba dla określenia poziomu zawodniczego poszczególnego skoczka. Sportowców, którzy w większości skoków zaliczyli odległości ponad jednego metra jest kilkunastu.

Wielu skoczków, a ci właśnie znaleźli się w czołówce najlepszych celnościowców, lądowało wielokrotnie w celu. Oczywiście najwięcej skoków absolutnych (0,00 m) uzyskał Wacław Czyż z Rzeszowa. Spośród dziesię-

DOKOŃCZENIE NA STR. 6



Najlepsi skoczkowie mistrzostw. Po lewej — kobiety: 1. Grażyna Kudłek (WKS „Śląsk"); 2. Krystyna Pączkowska (WKS „Śląsk"), 3. Małgorzata Trepka (WKS „Wawel"); po prawej — mężczyźni: 1. Józef Łuszczki (WKS „Wawel"), 2. Lesław Panaś (WKS „Wawel"), 3. Wiesław Szelc (Krosno).

Fragment mistrzostw. Po lądowaniu skoczka komisarze mierzą uzyskaną odległość. Po lewej stronie stojącego zawodnika idzie Stefan Chmura, po prawej Bolesław Gargała. Zdjęcia autora

MARATON SPADOCHRONOWY

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

ciu skoków, w pierszym uzyskał 10 cm, w drugim 3 cm; pozostałych natomiast osiem było celnych. Dzięki tak pięknym wynikom Wacław Czyż zdobył tytuł mistrza Polski w skokach na celność lądowania.

Po siedem skoków absolutnych uzyskali: Janusz Mac z Rzeszowa, Sylwester Jakubowski z wrocławskiego „Śląska" oraz Lesław Panaś z WKS „Wawel". Sześć skoków celnych zapisali na swoje konto: Wiktor Świegoda i Andrzej Nawracaj — obaj z WKS „Wawel", Jan Bober z Gliwic, Stefan Czerwonka z dęblińskich „Orląt" oraz Henryk Zieliński ze „Śląska". Trzeba także odnotować nazwiska zawodników, którzy zaliczyli po pięć skoków absolutnych. Są nimi: Ryszard Olszowy, Wiesław Lenczner i Edward Ligocki ze „Śląska", Mieczysław Kirszkowski z Torunia, Stanisław Sidor z „Orląt", Grzegorz Lisiewicz z Pomorskiego Okręgu Wojskowego oraz Józef Łuszczki i Roman Łapucki z WKS „Wawel".

Wśród kobiet tytuł mistrzyni Polski w skokach na celność lądowania zdobyła Krystyna Pączkowska z wrocławskiego „Śląska". Zajęła pierwsze miejsce, mimo iż zaliczyła tylko dwa skoki celne. Najwięcej natomiast wyników absolutnych (cztery) zapisała na swe konto Grażyna Kudłek, zajmując w tej konkurencji dopiero drugie miejsce. Kobiety w skokach na celność zaprezentowały słabsze rezultaty od mężczyzn.

Rozegrana konkurencja skoków na celność lądowania wykazała wzrost poziomu zawodniczego tegorocznych uczestników mistrzostw w porównaniu do zawodów przeprowadzonych w roku ubiegłym w Łodzi. Tegoroczne skoki na celność lądowania charakteryzowały się przede wszystkim:

- prawidłowym kierowaniem się skoczków na cel,
- dobrą techniką obrotów,
- właściwym manewrowaniem i sterowaniem oraz
- prawidłowym atakowaniem środka koła.

Obserwując skoki na celność lądowania można snuć optymistyczne prognozy. Powiększa się bowiem grono skoczków dysponujących coraz lepszą formą i doświadczeniem zawodniczym. Uwagę zwracały dobre nawyki sterowania spadochronem, znajomość sprzętu, a więc wskakanie się w określony typ spadochronu. Ten fakt ma szczególne znaczenie dla każdego zawodnika, pragnącego nie tylko uczestniczyć w różnego rodzaju zawodach, ale i uzyskiwać w nich dobre lokaty.

Spośród ośmiuset skoków pojedyńczych na celność lądowania co czwarty okazał się wynikiem absolutnym. Dokładniej mówiąc, na 800 skoków — 204 były celne.

Czy można się cieszyć z takich wyników? Na pewno! Gdy dopowiemy, iż połowa wszystkich wykonywanych skoków, to rezultaty zaledwie kilkucentymetrowe — optymizm będzie jeszcze większy.

Wspomniano już, że na mistrzostwach Polski każdy ze skoczków wykonał po pięć skoków do akrobacji. Wyniki w akrobacji poprawiają się z każdym rokiem, ale wolniej niż w skokach na celność lądowania. Akrobacja zresztą staje się w coraz mniejszym stopniu piętą Achillesa naszego sportu spodochronowego. I ten fakt jest zjawiskim pocieszającym zarówno dla samych zawodników, instruktorów jak i trenerów.

Z ogromnym zadowoleniem należy przyjąć uzyskane czasy wykonywanej akrobacji poniżej ośmiu sekund. Takie wyniki budzą uznanie i rokują lepsze rezultaty w przyszłości. Czasy poniżej ośmiu sekund zaliczyli: czterokrotnie — Lesław Panaś z WSK „Wawel"; trzykrotnie — Józef Łuszczki z WKS „Wawel", Ryszard Wiśniewski z Inowrocławia oraz Stanisław Sidor z „Orląt"; dwukrotnie — Roman Łapucki z WKS „Wawel", Janusz Mac oraz Wacław Czyż — obaj z Rzeszowa; jednokrotnie — Wacław Szelc z Krosna, Edward Ligocki i Władysław Koźmiński ze „Śląska" oraz Andrzej Nawracaj z WKS „Wawel".

Czasy poniżej ośmiu sekund, a w niektórych przypadkach nawet poniżej 7,5 sekundy, są zapowiedzią uzyskania w przyszłości jeszcze lepszych wyników sportowych. Skracanie czasu akrobacji o każdą jedną dziesiątą sekundy staje się nawet dla rutynowanego skoczka, coraz trudniejsze. Niemniej najlepsze czasy uzyskane na świecie w akrobacji wahają się w granicach 6,8 —6,4 sekundy. Są to na pewno czasy niemal fenomenalne. Najlepsi akrobaci zapowiedzieli, że nadal będą je poprawiać. Miejmy nadzieję. Ale jednocześnie zdajemy sobie sprawę z ogromnych przeszkód jakie napotkają przy tym niemalże pionierskim przedsięwzięciu. W grę bowiem wchodzi, o czym już wielokrotnie pisaliśmy, nie tylko szybkość i poprawność wykonania samych figur, ale usytuowanie obu spadochronów, ich rozmiary i kształt, sposób oddzielenia się od samolotu oraz przygotowanie (poza treningiem) uzupełniające zawodnika. Wszystkie te elementy, niezwykle ważkie (a wymieniliśmy tylko najważniejsze) wpływają łącznie na skracanie czasu wykonania akrobacji.

Wielu naszych skoczków zaprezentowało niejednokrotnie lepsze wyniki od renomowanych skoczków zagranicznych, którzy prezentowali akrobację na tegorocznych mistrzostwach świata. I ten fakt budzi ogromne nadzieje, czego nie mogliśmy stwierdzić jeszcze kilka lat temu. Nasz sport wyczynowy uczynił już duży krok do przodu. Uczyni na pewno jeszcze niejeden krok, jeśli sportowcom stworzone zostaną dalsze udogodnienia. Mamy w tym przypadku na myśli otoczenie większą niż do tej pory troską sekcji spadochronowych przez zarządy aeroklubów regionalnych, organizowanie centralnych obozów wyczynowych lub zgrupowań treningowych. W tym zakresie wiele już uczyniono, ale dużo jeszcze pozostaje do zrobienia.

Mistrzem Polski w akrobacji spadochronowej został Józef Łuszczki z WKS „Wawel". Drugim miejscem podzielili się Lesław Panaś z WKS „Wawel" oraz Janusz Mac z Rzeszowa. Na trzecim miejscu uplasował się Wiesław Szelc z Krosna. Spośród kobiet tytuł mistrzyni w akrobacji zdobyła Grażyna Kudłek z wrocławskiego „Śląska". W skokach grupowych oraz w klasyfikacji drużynowej triumfował WKS „Wawel".

Tytuły absolutnych mistrzów Polski na rok 1974 zdobyli: Grażyna Kudłek (WKS „Śląsk") i Józef Łuszczki (WSK „Wawel").

Jaki poziom zawodniczy zaprezentowały nasze drużyny (kobieca i męska), które uczestniczyły w mistrzostwach świata na Węgrzech? Pytanie to nurtuje niejednego czytelnika i sympatyka sportu spadochronowego. Odpowiedź jest krótka i jednoznaczna. Ich poziom sportowy na zawodach lubelskich był lepszy niż na mistrzostwach świata. Tłumaczyliśmy to w artykułach omawiających tę wielką imprezę światową. Wypada w tym miejscu przypomnieć, że do zrealizowania pełnego cyklu przygotowań zabrakło między innymi korzystnych warunków atmosferycznych. Dlatego też każdy kolejny skok naszych reprezentantów powinien teoretycznie być lepszy. I tak jest w rzeczywistości.

Organizator tegorocznych mistrzostw Polski — Aeroklub Lubelski — dołożył starań, aby ta największa impreza w naszym spadochroniarstwie wypadła jak najlepiej. W wielu przypadkach uzyskał pełne powodzenie, w innych natomiast nie udało się mu tego uczynić. Niemniej mistrzostwa należy uznać jako imprezę stojącą na dobrym poziomie pod względem sportowym. Aeroklub Lubelski ponadto wykazał bezspornie, że w stosunkowo krótkim czasie i przy dobrej pogodzie można z powodzeniem przeprowadzić ponad dwadzieścia skoków. Wypada więc pogratulować kierownictwu mistrzostw za sprawne rozegranie konkurencji.

W mistrzostwach uczestniczyli zawodnicy NRD, którzy uzyskali wyniki przeciętne. Szkoda tylko, że dwie nasze najlepsze zawodniczki z Szolnoku — Anna Kwaśnik i Janina Zwierzchowska nie mogły uczestniczyć w mistrzostwach lubelskich.

TADEUSZ MALINOWSKI

Zwycięska drużyna Wojskowego Klubu Sportowego „Wawel" z Krakowa. Wywalczyła ona pierwsze miejsce w skokach grupowych oraz w klasyfikacji ogólnej. Od lewej: Roman Łapucki, Józef Łuszczki i Lesław Panaś.

Powietrzny Zwiad "Skrzydlatej"

6

„Wąskotorówka" w Toruniu.

HENRYK KUCHARSKI
Korespondencja własna
z pokładu „Wilgi"

Z BIEGIEM WISŁY

Po miesięcznej przerwie wybieramy się znów na powietrzny zwiad po aeroklubach regionalnych. Na naszej trasie — Toruń, Grudziądz i Elbląg. Jest piątek, 27 września br.

RAKIETY NA STARCIE

Ponownie mamy do dyspozycji naszą „Wilgę-3", znaną już Czytelnikom pod nazwą „Wąskotorówki". Staraniem służby technicznej Aeroklubu Warszawskiego wymieniono w niej stare, niezbyt wygodne siedzenia przednie na komfortowe fotele z „Wilgi-35". Lot zapowiada się więc jak najlepiej. Tymczasem jednak, gotowi do drogi, wraz z kilkoma innymi załogami czekamy na Gocławiu. Mocno ograniczona widoczność trzyma nas na ziemi. Kiedy się nieco poprawia, **Wieże Kamińskiej** udaje się załatwić zgodę na nasz lot. W powietrzu jest jednak kiepsko. W rejonie Płońska waham się nawet czy lecieć dalej. Na szczęście szybko przejaśnia się i Toruń wita nas klarownym powietrzem i cumulusową pogodą. Pięknie wygląda w słońcu stary gród Kopernika.

W Aeroklubie Pomorskim jesteśmy po raz drugi w naszych powietrznych wędrówkach. Wpadliśmy tu jednak zaledwie na chwilę. „Nadworny" fotoreporter i operator Aeroklubu PRL, **Bernard Koszewski,** pragnie bowiem obfilmować odbywające się tu właśnie, XXXIX Mistrzostwa Polski Modeli Rakiet. Na starcie małych rakiet, rakietoplanów i makiet — walczą jednocześnie seniorzy i juniorzy. Wśród nich nowo upieczeni mistrz i wicemistrz świata, **Zygfryd Franckiewicz i Zbigniew Majchrzak,** obaj z Aeroklubu Pomorskiego. Z dalekiej Istebnej przyjechał do Torunia ze swymi uczniami nauczyciel tamtejszej szkoły podstawowej i entuzjasta modelarstwa **Tadeusz Maciejczyk.** Jego wychowankowie, bracia **Jerzy i Stanisław Hubkowie,** pokazują nam m. in. piękne modele wymyślonych i zbudowanych przez siebie kosmicznych pojazdów „Mars-1" i „Mars-2". Co chwila z małych wyrzutni, z charakterystycznym sykiem, wzbijają się w powietrze rakietki i rakietoplany. Atmosfera wielkich zawodów, pochłaniająca bez reszty tak kilkunastoletnich chłopców jak dorosłych mężczyzn. Wdzięczny to temat dla obiektywów **Bernarda Koszewskiego** i redaktora graficznego „Skrzydlatej", **Stanisława Szymańskiego,** który towarzyszy nam w tym zwiadzie.

Modelarstwo, zwłaszcza rakietowe, to ważna dziedzina działalności i chluba Aeroklubu Pomorskiego. Aeroklub przy pomocy miasta pragnie stworzyć swym modelarzom jeszcze lepsze niż dotąd warunki dalszego rozwoju. Wkrótce ruszy budowa nowego toru modelarskiego, pierwszego tego typu obiektu w województwie bydgoskim. Jest nawet nadzieja, że już w roku przyszłym odbędą się na nowym torze pierwsze zawody. Życzliwość władz miejskich dla lotniczych poczynań i wszechstronna pomoc dla aeroklubów, to zasługa m. in. I Sekretarza KM PZPR **Zygmunta Machowskiego** i wiceprezydenta Torunia, **Mariana Rissmanna.**

Kierownik i szef wyszkolenia Aeroklubu Pomorskiego są w Elblągu, na Samolotowych Mistrzostwach Polski w Akrobacji. Gospodarzem jest więc zastępca kierownika do spraw propagandy i wychowania, **Bolesław Otręba.** Mówi on nam m. in. o coraz żywszych kontaktach aeroklubu z szerokimi rzeszami młodzieży szkolnej. Nowy rok szkolny zapoczątkował stałe praktyki tej młodzieży na lotnisku. Co kilka dni uczniowie innej szkoły przebywają w aeroklubie. W zorganizowanej formie zapoznają się ze sprzętem, działalnością aeroklubową, pilotami i skoczkami spadochronowymi, historią i dniem dzisiejszym lotnictwa. Jednocześnie wykonują niektóre prace na rzecz aeroklubu. Już po pierwszych tygodniach tych kontaktów na szkolenie lotnicze w aeroklubie zgłosiło się ponad dwadzieścia osób — uczniów i uczennic. I zanosi się na dalszy wzrost liczby chętnych. Zapewne więc nie wszyscy będą mogli być przyjęci na szkolenie. Możliwości szkoleniowe Aeroklubu Pomorskiego, jak zresztą wszystkich aeroklubow regionalnych, są bowiem raczej niewielkie.

Pod hangarem przy „Gawronie" trudzą się piloci **Jan Robaczewski** i **Andrzej Korzeniowski.** Jako załoga mają jeszcze tego dnia lecieć na rajdowo-nawigacyjne mistrzostwa Polski w Nowym Targu. Samolot dla nich został wypożyczony z Aeroklubu Gdańskiego. „Gawron" toruński nie był bowiem w pełni sprawny do mistrzostw. A że Gdańskowi też potrzebny jest samolot, przy toruńskim „Gawronie" pracują gorączkowo mechanicy. Wkrótce przejrzy go rzeczoznawca gdańskiego Inspektoratu KCSP, inż. **Wiesław Tul** i tego samego dnia poleci nim na Wybrzeże. Specjalistyczny i niezbędny przegląd przyrządów pokładowych, z powodów których toruńska załoga nie mogła na tym samolocie startować w Nowym Targu, wykona mocna grupa osprzętowa Aeroklubu Gdańskiego.

W Aeroklubie Pomorskim znów występują trudności kadrowe, pogłębione tragiczną śmiercią instruktora, **Edwarda Sosnowskiego.**

Zawiadowca **Roman Rymarski** w pięć minut załatwia nam zgodę i po dwudziestu minutach lotu — lądujemy na skrawku lotniska Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach.

ROZBUDOWA LISICH KĄTÓW

Grudziądz, kolejny na naszej trasie stary, nadwiślański gród, stara się również dbać o swój aeroklub. To prawda, że możliwości są tu mniejsze niż w innych, zwłaszcza wielkoprzemysłowych miastach i trudniej o „bogatego wujka", wspierającego wydatnie lotników. Prawdą też jest, że rozbudowujące się miasto wchłonęło znajdujące się na jego terenie dawne lotnisko Aeroklubu Grudziądzkiego. Ale — niedalekie Lisie Kąty, obecna siedziba aeroklubu, rozbudowują się.

Od kilku miesięcy na nie cieszącym się dotąd dobrą opinią polu wzlotów pracuje bardzo sprawnie lotniskowa brygada remontowa Aeroklubu PRL, pod kierownictwem **Jana Mendelowskiego.** Znaczna część lotniska jest już wyrównana i obsiana trawą. Zakończenie tych szeroko zakrojonych prac przewiduje się na rok przyszły. W ich wyniku lotnisko w Lisich Kątach będzie nie tylko gładkie jak stół, ale również znacznie większe.

W bieżącym sezonie jesienno-zimowym gruntownemu remontowi i modernizacji poddany zostanie również aeroklubowy budynek administracyjno-internatowy w Lisich Kątach.

Tymczasem, póki jeszcze pogoda pozwala, odbywają się loty. W przededniu i w dniu naszego przylotu latało nad Lisimi Kątami po kilkanaście szybowców naraz. Pod wieczór **Krystyna Hardt,** pod okiem swego ojca, szefa wyszkolenia **Walentego Hardta,** doskonaliła się w lotach na Jaku-18, a Zlina 526F „ujeżdżał" czołowy pilot i społeczny instruktor aeroklubu, **Stefan Mądrzejewski.**

Tegoroczny sezon, pomimo trudności lotniskowych i powszechnie złej pogody, przyniósł Aeroklubowi Grudziądzkiemu szereg osiągnięć, zwłaszcza w tzw. średnim wyczynie. Na szybowcach wylatano 2 900 godzin, a więc sporo więcej niż w roku ubiegłym. Przeleciano ponad 14 000 km, zdobyto m. in. 7 licencji, po 9 odznak srebrnych i drugich klas oraz po 2 złote odznaki i pierwsze klasy. Trenowało w Lisich Kątach 67 pilotów własnych i 50 z innych aeroklubów, przebywających tu na letnich turnusach szkoleniowo-treningowych. W czasie wakacji równolegle szkolona była podstawowo na szybowcach grupa najmłodszych pilotów, latali treningowcy, swoje zajęcia mieli modelarze spółdzielni mieszkaniowych z Warszawy.

Uznanym i w Lisich Kątach za lepsze od metody wyciągarkowej szkoleniem podstawowym na „Bocianach" za holem — kierował instr. **Edward Chodkiewicz.** Pomagali w szkoleniu młodzi, pracujący okresowo instruktorzy, **Krystyna Hardt** i **Jan Kloc.** Grupą treningową kierował natomiast równie młody instruktor, **Marek Mokszki.**

Warto dodać, że obóz podstawowego szkolenia szybowcowego finansował Wydział Oświaty Urzędu Miasta i Powiatu Grudziądz, a kierownikiem obozu był zasłużony działacz lotnictwa sportowego, profesor liceum, **Czesław Szachnitowski.**

O brakach sprzętowych w poszczególnych aeroklubach mówimy w każdym naszym zwiadzie. Również w Aeroklubie Grudziądzkim sprzęt ten, jak tu określano, „wykrusza się". Wiadomo jednak, że podtrzymanie jego żywotności, zwane inaczej przedłużaniem resursu, leży w zasięgu możliwości dobrej kadry technicznej aeroklubów. Taka właśnie kadra o wysokich kwalifikacjach z wieloletnim stażem pracy, doświadczona, jest w Lisich Kątach. To dzięki takim mechanikom jak: **Mikołaj Dobrzański, Zbigniew Gajda, Jan Krzyżowski, Bronisław Laskowski, Ryszard Lewandowski, Mieczysław Zandarek, Jan Żuchowski** i szef techniczny **Józef Szczublewski** szybowce i samoloty są zawsze sprawne. To oni przeglądają, naprawiają, przedłużają resursy, obsługują, przygotowują sprzęt do lotów.

Tu refleksja natury osobistej. Wielokrotnie lądowałem w Lisich Kątach. I zawsze spotykałem się z chętną, szybką, sprawną i fachową obsługą oraz pomocą techniczną.

Lisie Kąty znane są głównie z działalności szybowcowej. Ale przecież latają tu i szkolą się także piloci samolotowi. Poważną część działalności stanowi też modelarstwo. Dziedzina ta to nie tylko takie nazwiska jak reprezentant naszego kraju i zdobywca 7 miejsca w ubiegłorocznych mistrzostwach świata, **Andrzej Szynaka,** czy jego młodszy brat **Antoni,** który wywalczył w br. tytuł mistrza Polski juniorów. To także liczna młodzież skupiona w modelarniach kilku sąsiednich powiatów, takich jak kwidzyński, brodnicki, świecki i oczywiście grudziądzki. Wyróżnia się zwłaszcza ośrodek modelarstwa w Powiatowym Domu Kultury w Kwidzynie, którego opiekunem jest dyr. **Kutowiński.** Dzięki spółdzielni mieszkaniowej ładnym i nowym ośrodkiem modelarstwa dysponuje aeroklub w Grudziądzu. W planach na najbliższą przyszłość jest zorganizowanie takiego ośrodka w Strzemięcinie. Działalnością modelarską Aeroklubu Grudziądzkiego kieruje instr. **Jan Michalski.**

Po latach pewnego zastoju, rozpędu nabiera działalność wychowawcza i propagandowa, kierowana przez zastępcę kierownika aeroklubu, **Bernarda Kopickiego.**

Nie wszystkie to bynajmniej aspekty tegorocznej działalności Aeroklubu Grudziądzkiego. Tu przecież odbyły się w bieżącym roku Krajowe Zawody Szybowcowe im. Szczepana Grzeszczyka, kilka specjalistycznych kursów, eliminacje modelarzy d o mistrzostw świata i inne imprezy. W dniu naszego pobytu rozpoczynały się w Lisich Kątach I Modelarskie Mistrzostwa Polski Młodzików.

Władze miasta i powiatu Grudziądz bardzo sobie chwalą powietrzne zwiady nad polami w czasie tegorocznej akcji żniwnej. Z pokładu aeroklubowego samolotu przebieg prac kontrolowali na bieżąco I sekretarz KMiP PZPR w Grudziądzu, **Stanisław Paszkowski** i sekretarz rolny, **Kazimierz Piaścik.** Bywało, że za sterami samolotu siadał sam naczelnik miasta, pilot Aeroklubu Grudziądzkiego, **Henryk Jędrzejewicz.**

Niełatwym organizmem najpierw Wyczynowej Szkoły Szybowcowej, a potem Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach, od 26 lat kieruje sprawnie **Józef Sitarski,** z właściwą sobie energią, umiłowaniem lotnictwa i zrozumieniem spraw ludzkich.

Żegnamy gościnne jak zawsze Lisie Kąty. Nasza „Wilga" odrywa się ze skrawka nie wyrównanej jeszcze nawierzchni lotniska. Za rok Lisie Kąty będą jednak jak nowe. Nie omieszkamy osobiście zobaczyć, jak będą wyglądać. Tymczasem bierzemy kurs na Elbląg, o którego aeroklubie pisać będziemy w następnym odcinku.

Lisie Kąty. Zdjęcia: B. Koszewski

NOWE REKORDY POLSKI

na lotni

Tekst i zdjęcia:
ANDRZEJ MACKO

Lotnia szybuje w stronę lotniska. W głębi, pod stopami pilota, widoczne jest jezioro Międzybrodzkie.

Wszystko wskazuje na to, że lotniarstwo, czyli uprawianie lotów na wszelkiego typu miękkopłatach i balansjerach — żywiołowo i szturmem zdobywa sobie miejsce wśród sportów lotniczych na całym świecie. Zwolenników tej dyscypliny wcale nie zraża fakt, że FAI traktuje jeszcze owo latanie z przymrużeniem oka, wcale nie kwapiąc się do oficjalnego zatwierdzania rekordów ustanowionych na takich aparatach latających. Po prostu wszyscy fanatycy lotni latają dla czystej przyjemności, ustanawiając przy tym nieoficjalne rekordy długotrwałości lotu, wysokości i odległości samego przelotu.

W dalszym ciągu na całym świecie trwa ożywiony ruch konstruktorski w kierunku budowy coraz bardziej udoskonalonych lotni. Niedawno w USA skonstruowana została sztywna lotnia-dwupłat wyposażona w lotki i ster kierunku, obsługiwane przez pilota przy pomocy systemu linek napędowych i dwóch drążków. Konstruktor tej lotni, inżynier V. Jensen, już po wykonaniu pierwszych lotów próbnych twierdzi, że jego aparat jest o wiele łatwiejszy i bezpieczniejszy w pilotażu od miękkopłata sterowanego np. wychylaniem ciała lotnika.

Inną nowością na tym polu jest pierwsza dwumiejscowa lotnia w Europie, zbudowana w RFN wg. dokumentacji amerykańskiej. Miękkopłat ten, nazwany „Jumbo" (słoń), posiada powierzchnię nośną 40 metrów kwadratowych, masę własną 30 kg, a lotnicy zapinają się w uprzęży tandemowo — jeden za drugim. Trzech konstruktorów-amatorów dzięki pomocy Jerzego Lutkowskiego z Częstochowy (porady konstruktorskie, rysunki i porady wykonawcze) zbudowało pierwszą lotnię w Rumunii, dokonując na niej w pełni udanych wzlotów.

A na naszym własnym podwórku trwa nadal ożywiony ruch konstruktorski w amatorskiej budowie lotni. Świadczą o tym m. in. listy nadchodzące do KAK-u, w których konstruktorzy dzielą się różnymi uwagami i przesyłają Redakcji „Skrzydlatej Polski" fotografie swoich maszyn. No i wreszcie prawdziwą sensacją są najnowsze rekordy Polski, ustanowione na lotni z Częstochowy, aktualnie najlepsze wyniki w tej klasie latania w kraju. Ale po kolei...

Pionierzy lotów na miękkopłatach w Polsce: **Jerzy Lutkowski i Andrzej Mądrzyk** przez cały sezon letni doskonalili swoje wzloty na najnowszej konstrukcji (o tej nowej lotni pisaliśmy obszernie w „Skrzydlatej Polsce" nr 34/1974), dokonując efektownych startów ze wzgórz kilkanaście kilometrów za Częstochową. Po wykonaniu wielu udanych lotów szybowych w paśmie „Orlich Gniazd", na przełomie lipca i sierpnia obaj lotniarze wyjechali na znane szybowisko Żar, aby tam zaatakować rekord Europy w długotrwałości i odległości przelotu.

Będąc już na Żarze, Lutkowski i Mądrzyk wykonali kilkanaście lotów na swoim najnowszym miękkopłacie, latając najczęściej nad zachodnim zboczem góry. Starty odbywały się z samego szczytu Żaru, a lotnicy brali rozbieg od budynku „meteo". Lądowania wypadały na lotnisku położonym poniżej, po przeleceniu odległości 1,5—2 kilometrów. Podczas tych wzlotów uzyskiwali średnie przewyższenie ponad szczytem góry w granicach 50—70 metrów, a największa przeleciana odległość bez lądowania wynosiła około 3 kilometrów.

Mimo nie sprzyjających wiatrów (przeważnie boczne) ich loty były wręcz wspaniałe. W pierwszych lotach częstochowianie utrzymywali się w powietrzu przez 5—6 minut, nie mogąc jeszcze złapać „żagla". Wiatry boczne poważnie utrudniały loty, bowiem start odbywał się w rodzaju „dyszy" powietrznej. Tak więc, aby dociągnąć do lotniska, należało przelecieć nad garbem takiej „dyszy" i dopiero potem szybować w kierunku płaskiego zbocza. Było to wszystko powodem, że lotniarzy z Częstochowy trochę „szarpało" w silnej turbulencji, co powodowało czasami nawet silne przepadanie miękkopłata do ziemi.

Na własnej skórze odczuł to Andrzej Mądrzyk. Otóż zaraz po starcie, w warunkach silnej turbulencji powietrza, gwałtownie stracił wysokość i o dolocie do lotniska nie było mowy. Lotnik w tej sytuacji nie stracił jednak zimnej krwi i poprzez umiejętny manewr lotnią wylądował bezpiecznie na szosie, biegnącej u podstawy góry nad brzegiem jeziora Międzybrodzkiego. Wreszcie pewnego sierpniowego dnia wiatr zmienił się na sprzyjający zachodni i częstochowianie postanowili wystartować do rekordowych lotów.

Tego dnia, tuż przed burzą, startuje Andrzej Mądrzyk. Dosyć mocne „dmuchanie" umożliwia mu wykonanie lotu, który trwa **12 minut 25 sekund.** Mądrzyk w tym locie krąży na wysokości około **100 metrów** nad 450-metrowym szczytem góry. Być może lotniarz podczas tego lotu utrzymałby się w powietrzu dłużej, ale jest zmuszony do lądowania pierwszymi grzmotami i błyskawicami burzy. Wynik Mądrzyka jest najlepszy w kraju.

W trzy dni po rekordowym wyniku Andrzeja Mądrzyka, startuje Lutko-

Tak się zaczęło. W drodze na szczyt Żaru ze złożoną lotnią.

wski przy zachodnim wietrze wiejącym z prędkością 6 m/s. Podczas rozbiegu ze szczytu góry, Jerzy jeszcze nie wie, że właśnie ten lot będzie rekordem Polski. Lot Lutkowskiego trwał aż **15 minut 43 sekundy** (wszystkie loty wykonane na Żarze mierzone były stoperem) i odbywał się na „żaglu". Podczas tego lotu Jerzy Lutkowski uzyskał przewyższenie **150 metrów** ponad szczytem i przeleciał nad lotnisko mając pod stopami **600 metrów wysokości.**

Podczas szybowania Lutkowski właściwie mógł przebywać w powietrzu nawet godzinę, lecz wykonując nad lotniskiem dwa kręgi, lot prosty z wiatrem w plecy i kilka „esów" — szybciej utracił wysokość. Gdyby lotnik pozostał dłużej nad zboczem, czas przebywania w powietrzu wydłużyłby się, a i przewyższenie ponad szczytem góry też byłoby większe (200—250 metrów). W trakcie rekordowego lotu postronni obserwatorzy ze szczytu Żaru mieli okazję podziwiać niecodzienny widok: w „kominie" krążyły cztery szybowce, a nieco z boku od nich — czarnogranatowa lotnia rodem z Częstochowy. Niektórzy widzowie brali ją nawet za niezwykły w kształcie szybowiec.

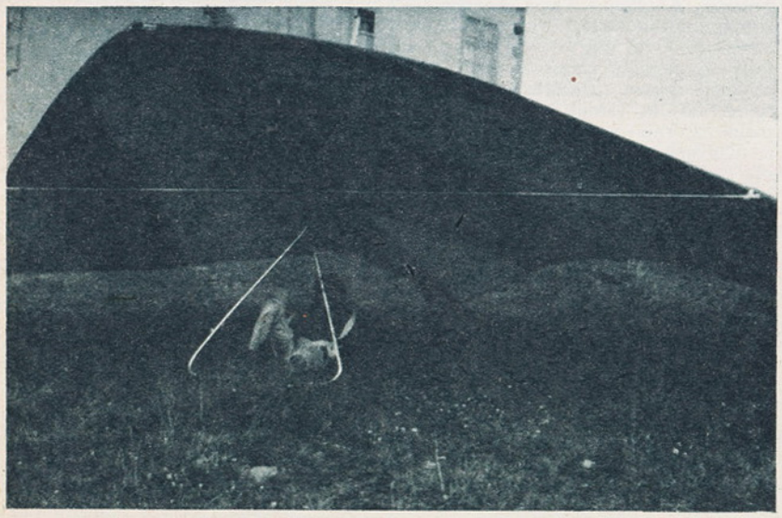
Jerzy Lutkowski i Andrzej Mądrzyk ustanowili jak do tej pory najlepsze, nieoficjalne rekordy Polski w lotach na miękkopłacie. Nie tak dawno ustanowiony przez **Jana Mirańskiego** rekord (również na Żarze) utrzymywania się w powietrzu na miękkopłacie wynosił dokładnie **6 minut 30 sekund.** Co prawda częstochowianie wybierając się ze swoją lotnią na Żar, mieli nadzieję skutecznie zaatakować rekord Europy, lecz wyniki, które osiągnęli i tak stawiają ich w rzędzie dobrych lotniarzy europejskich. Jak obaj powiedzieli dziennikarzowi, nie jest to ich ostatnie słowo w tej kategorii latania sportowego.

Aktualnie ze względu na niezbyt sprzyjające warunki pogodowe świeżo upieczeni rekordziści Polski odkładają dalsze loty. Na podstawie zdobytego już i bogatego doświadczenia w pilotażu miękkopłatów, opracowują teoretycznie wszelkie możliwe warianty tzw. „taktycznego latania". W przyszłym roku mają zamiar znowu rozpocząć te piękne i pobudzające wyobraźnię loty na wzór ptaków. Być może o ich nowych, jeszcze lepszych wyczynach usłyszymy już niebawem.

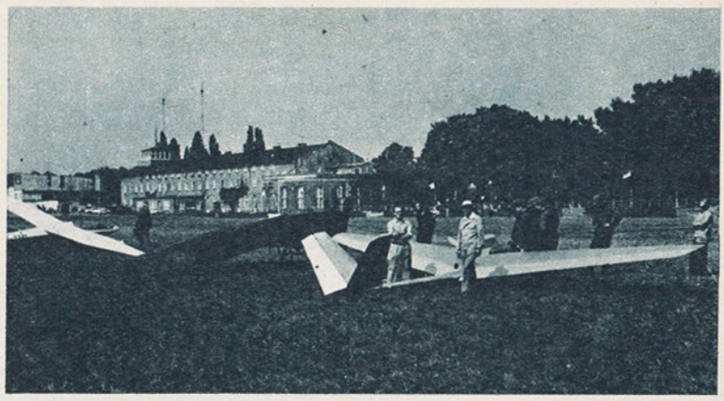
★

A tak na marginesie dziwnym wydaje się fakt, że Polskie Radio podając niedawno informację o I Mistrzostwach Świata w lotach na miękkopłatach poinformowało, że startuje w nich sześć państw bez Polski, bo u nas nie ma... kandydatów w tej dyscyplinie. Wielka szkoda, że Polacy tam nie startowali, bo moim skromnym zdaniem właśnie nasi rekordziści z własnym sprzętem byliby tymi kandydatami, których rzekomo u nas brak.

W błogim oczekiwaniu na sprzyjające warunki atmosferyczne. W głębi — budynek „meteo" na szczycie Żaru.



Moment startu ze szczytu Żaru do rekordowego lotu.

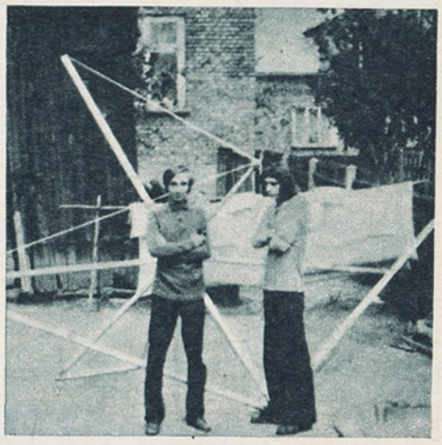


Z okazji 30-lecia lotnictwa PRL zorganizowano we Wrocławiu wystawę sprzętu lotniczego. Przedstawiono tam m. in. również konstrukcje amatorskie: motoszybowiec „Altostratus" i lotnię z Dzierżoniowa. Obie te konstrukcje cieszyły się wielkim zainteresowaniem zwiedzających, czemu dał wyraz nawet popularny wrocławski dziennik „Słowo Polskie". Sprzęt amatorski był wystawiany 15 i 16 września br. Zdjęcie: J. Borzęcki

NASZA LOTNIA

Bogusław Borówką i Andrzej Setman z Poręby piszą: Zbudowaliśmy lotnię — miękkopłat konstrukcji drewnianej. Odznacza się ona dużym wydłużeniem. Mamy już całkowicie wykonany szkielet lotni (na zdjęciu brak jeszcze dolnego olinowania), a pewne kłopoty są tylko ze zdobyciem materiału pokryciowego. Rozpiętość — 7,28 m, długość — 3,54 m, kąt wierzchołkowy — 128°, pow. nośna — ok. 13 m². Masa — ok. 14 kg. Próby są przewidywane jesienią br.

Dziękujemy i witamy w gronie członków KAK.



NOWI CZŁONKOWIE KAK

174. **GALL Jerzy,** 02-232 Warszawa, ul. Salomea 31/4. Lat 45. Interesuje się lotniami (już buduje).

175. **BOROWKA Bogusław,** 42-480 Poręba, ul. Świerczewskiego 87. Lat 18. Interesuje się lotniami (już buduje).

176. **SETMAN Andrzej,** 42-480 Poręba, ul. Świerczewskiego 87. Lat 17. Interesuje się lotniami (już buduje).

LOTNIE

Jan Helman — Krynki, pow. Sokółka. Rysunki wykonawcze i opis budowy lotni (miękkopłata) był zamieszczony w „SP" nr 22/1974. Adresy konstruktorów-amatorów interesujących się lotniami zamieszczamy na bieżąco w KAK.

BRAWO AEROKLUB BYDGOSKI

Nawiązując do Waszego artykułu w „Skrzydlatej Polsce" nr 34 pt. „Ludzie ptaki" pragniemy poinformować, że i w północnej części kraju są konstruktorzy lotni i amatorzy latania swobodnego. Równocześnie zawiadamiamy Redakcję i KAK, że po wielu próbach z modelami, zbudowaliśmy lotnię własnej konstrukcji mającą szereg ciekawych rozwiązań technicznych. Autorstwo przypisywaliśmy swoim badaniom i pomysłowości. Cieszy nas fakt, że niektóre nasze rozwiązania po obejrzeniu Waszego reportażu z prób nowej częstochowskiej lotni równają się z najlepszymi rozwiązaniami światowej klasy. Należy wymienić tu stosowanie różnego rodzaju przekładek kształtowych, regulowanego zawieszenia sterownicy i uprzęży. Z nowości nigdzie dotychczas nie publikowanych i chyba nie stosowanych, należy wymienić specjalną konstrukcję rur nośnych, w których wykorzystaliśmy zasadę współpracy dwóch rur zamocowanych współosiowo. Ciekawy i wypróbowany jest sposób zakończenia odciągów stalowych oraz możliwości rozmontowania, złożenia w pokrowcu i przewozu całej lotni na dachu samochodu i w miejskich środkach lokomocji (zastosowanie konstrukcji łączonych o ciekawym rozwiązaniu), co na pewno ucieszy wielu amatorów tego nowego rodzaju sportu. Lotnia nasza została zbudowana na przełomie lipca i sierpnia br. Ma ona rozpiętość — 9 m, długość — 5,50 m, pow. nośną — 22 m², masę — 17 kg. Była także pokazana na wystawie sprzętu lotniczego, zorganizowanej z okazji tegorocznego Dnia Lotnictwa w Bydgoszczy, budząc powszechne zainteresowanie.

Chcielibyśmy też podzielić się kilkoma uwagami, jakie nasunęły się nam po próbach z modelem zbudowanym w czerwcu br., podobnym do nowej konstrukcji częstochowskiej, a cechującym się parabolicznym podgięciem krawędzi natarcia w przednim trójkącie. Próby wykazały, że przy stosowaniu podgięcia i tradycyjnym kroju pokrycia powstaje niekorzystne sfałdowanie się materiału w miejscu kończenia się krzywizny. Zmniejsza to podwyższoną przez podgięcie doskonałość lotni. Sfałdowanie to dobrze widoczne jest też na zdjęciach lotni częstochowskiej.

Zawiadamiamy jednocześnie Redakcję, że 26.VIII.1974 r. została powołana przy Aeroklubie Bydgoskim nowa sekcja: „Sekcja Latania Swobodnego", a więc Sekcja Lotniarzy. Cieszy nas fakt, że jesteśmy pierwszą sekcją sfederowaną w Polsce. Stało się to dzięki życzliwości i decyzji (chyba na czasie) kierownictwa Aeroklubu Bydgoskiego.

Życzymy wszystkim amatorom „latania swobodnego" podobnych warunków do uprawiania tego nowego i pięknego sportu, a aeroklubom naśladownictwa, które wniesie dużo nowego życia w szeregi braci lotniczej.

Z lotniarskim pozdrowieniem

Krzysztof Kosior — Bydgoszcz

Prof. Henryka Mustera, prezesa Oddziału Warszawskiego PTA, można zawsze spotkać na dorocznych imprezach modelarstwa kosmicznego. Zdjęcie: B. Koszewski

15-lecie „WARSZAWSKICH ASTRONAUTÓW"

Wszyscy wiemy, ze celem Polskiego Towarzystwa Astronautycznego jest popularyzacja i rozwój astronautyki i techniki rakietowej. Prawie w każdym mieście wojewódzkim istnieje oddział PTA, a Oddział Warszawski zaliczany jest do największych, mimo iż nie należy do najstarszych, gdyż powstał w roku 1958, a więc w trzy lata po utworzeniu PTA. Poszczególne oddziały skupiają ludzi zainteresowanych astronautyką. Wśród członków PTA znaleźć można zarówno uczonych jak i techników, biologów jak i humanistów. Organizowane są częstokroć odczyty i wystawy. Jednym słowem popularyzowane są zagadnienia techniki rakietowej, dodajmy również w środowisku młodzieży.

W związku z pełnym piętnastoleciem Oddziału Warszawskiego PTA, zwróciliśmy się do prezesa oddziału z prośbą o udzielenie kilku informacji na temat pracy „warszawskich astronautów". Prof. **Henryk Muster** jest jednym z współzałożycieli Towarzystwa Astronautycznego i poświęca się jego rozwojowi od wielu lat. Po śmierci prof. Kazimierza Zarankiewicza, który był pierwszym prezesem Oddziału Warszawskiego, funkcję tę piastuje po dziś dzień prof Henryk Muster, obchodząc tym samym piętnastolecie swej społecznej działalności.

Warszawski oddział PTA liczy aktualnie ponad 150 członków. Wielu z nich rekrutuje się ze środowisk inżynierskich, prawniczych i medycznych. Przodującą i największą, rzec można, w oddziale jest komisja bioastronautyki, skupiająca specjalistów lekarzy, zajmujących się na co dzień medycyną lotniczą. Istnieje również druga komisja, poświęcająca się zagadnieniom automatyki. Istniała do niedawna komisja prawa kosmicznego, ale niestety została rozwiązana. Można dodać, że wśród członków oddziału jest kilku prawników i być może działalność komisji zostanie wznowiona. Członkowie komisji prowadzą prace naukowo-badawcze w ramach swych zainteresowań, a równocześnie zajmują się popularyzacją astronautyki, co wynika z założeń Towarzystwa. Chodzi tu przede wszystkim o przekazanie solidnych wiadomości w możliwie strawnej postaci, szczególnie młodzieży. Nie tylko akademickiej, co podkreślił prof. Muster, ale przede wszystkim przedmaturalnej. Astronautyka zawiera w swej treści takie bogactwo wiedzy, że każdy może tu znaleźć swój jakby „kącik" zainteresowań. Ważne jest, aby znalazł go jak najwcześniej, wówczas kiedy dokonuje wyboru, między innymi kierunku studiów, czy pracy zawodowej.

I tutaj ciekawostka. Otóż, młodzież przedmaturalna nie może być członkami PTA. Przepisy Ministerstwa Oświaty i Wychowania nie uwzględniają bowiem takiej możliwości. Zresztą sekcja młodzieżowa jako taka w ogóle w PTA nie istnieje. Myślę o sekcji grupującej młodych entuzjastów rakietnictwa amatorskiego. Nie chodzi przy tym o modelarstwo rakietowe, które uprawiane jest już między innymi w Aeroklubie PRL czy LOK, ale o prace zbliżone znacznie bardziej do wielkiej techniki rakietowej.

Okazuje się, że i PTA tęskni do tego rodzaju prac. Prof. Muster wspomina co prawda o możliwości utworzenia w Grudziądzu swego rodzaju ośrodka dla rakietnictwa amatorskiego, gdzie można by budować konstrukcje szkolne i doświadczalne z bogatym wyposażeniem, podobnie jak robi się to bardzo dobrze we Francji z zespołami studentów — rakietników. Oczywiście trudno już dziś powiedzieć czy zamiar się uda. Wszystko zależy od ludzi, którzy zechcą zająć się naprawdę rakietnictwem amatorskim. Istnieje tu pewne podobieństwo do lotniczych prac amatorskich: budowy szybowców ze skrzydłami o elastycznym pokryciu czy innych statków latających, których liczba powiększa się z każdym dniem. Wszelkie jednak prace amatorskie, a szczególnie związane z techniką rakietową, wymagają troskliwej opieki specjalistów. Opiekę taką znaleźć powinni amatorzy-rakietnicy w PTA.

Polskie Towarzystwo Astronautyczne otrzymuje pewne dotacje z Polskiej Akademii Nauk. Niewielkie sumy zbierane są także ze składek członkowskich. Warto o tym wiedzieć jeśli się mówi o zamierzeniach, które ściśle muszą „pasować" do budżetu. Kilka lat temu, na przykład, zorganizowano w warszawskim Pałacu Kultury i Nauki sympozjum techniki rakietowej dla nauczycieli. Niestety, imprezy tej nie powtórzono po prostu ze względu na wysokie koszty przedsięwzięcia.

Zainteresowanie społeczeństwa sprawami techniki rakietowej nie słabnie. Dowodem są między innymi wypełnione sale odczytowe, gdzie prowadzone są prelekcje astronautyczne, prezentowane wydawnictwa książkowe i czasopisma. Można przypomnieć, że parę lat temu Wydawnictwa Naukowo-Techniczne wydały serię ośmiu książeczek, tworzących biblioteczkę astronautyczną (dziś są to „białe kruki" naszej literatury popularyzatorskiej). Książki te w większości przygotowane były przez członków warszawskiego oddziału PTA.

Gdy pytam profesora o najbliższe zamierzenia, o program, dowiaduję się, że co miesiąc odbywają się zebrania (drugi wtorek każdego miesiąca po pierwszym), na których mogą być obecni wszyscy zainteresowani, nie tylko członkowie. Zwykle omawiane są najbardziej aktualne zagadnienia, częstokroć uzupełniane wyświetlaniem filmu.

Oprócz tego kierunku popularyzatorskiego — oddział organizuje sympozja naukowe, co najmniej dwa razy w ciągu roku. Sympozja związane są np. z rocznicą pierwszego załogowego lotu kosmicznego (w kwietniu) i powstaniem ery kosmicznej, licząc od startu pierwszego radzieckiego sztucznego satelity (w październiku). Referaty i dyskusje podczas takich spotkań wypełniają najczęściej pełny dzień roboczy. W organizacji tego rodzaju prac współuczestniczy i pomaga Towarzystwo Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. Raz do roku odbywają się większe konferencje w skali krajowej, poświęcone zagadnieniom naukowym. Konferencje organizowane są z inicjatywy Zarządu Głównego PTA, przy współpracy oddziału. Warto przy okazji podać, że wiele prac polskich uczonych, jednocześnie członków PTA, uzyskało wysoką ocenę i zostało praktycznie wykorzystanych w kosmicznym programie państw socjalistycznych, np. w statelitach „Interkosmos".

Niezależnie od konferencji krajowych członkowie PTA biorą, ostatnio coraz liczniej, udział w zjazdach i kongresach międzynarodowych. To też jest fakt godny odnotowania.

Oddział warszawski PTA korzysta z serdecznej pomocy i współpracy Muzeum Techniki. Wszystkie przecież zebrania, a także wystawy okolicznościowe, odbywają się w salach muzeum. W roku 1975 przewidywane jest zorganizowanie serii odczytów i wystaw poświęconych wspólnemu radziecko-amerykańskiemu doświadczeniu ze statkami „Sojuz" i „Apollo"

Z okna gabinetu prof. Mustera, gdyby się dobrze wychylić, można zobaczyć dawną, jedną z pierwszych siedzib naszej redakcji. Dlatego, że budynek, w którym mieści się Instytut, znajduje się na skraju tzw. Nowego Pola Mokotowskiego, w zespole zabudowań Politechniki Warszawskiej.

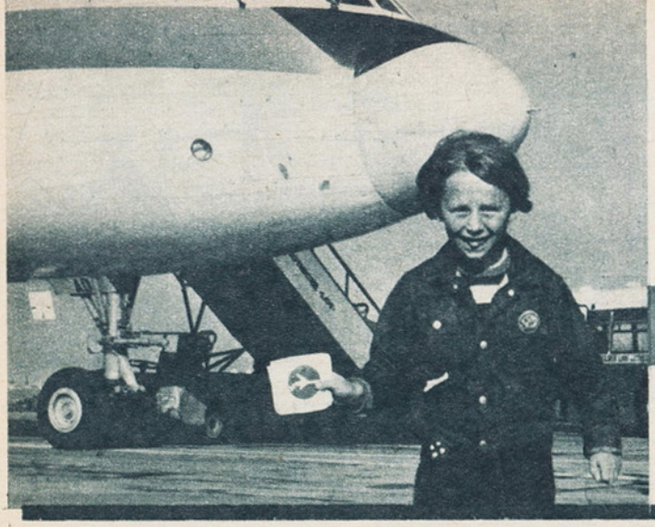
Podczas wojny profesor pracował w Wielkiej Brytanii i tam zetknął się bezpośrednio z techniką rakietową. Produkowano wówczas pierwsze przeciwlotnicze pociski rakietowe trzy- i pięciocalowe. Natomiast zagadnienia astronautyki urzekały profesora już w latach młodzieńczych. Po zakończeniu wojny profesor wrócił do kraju, stając się jednym z współorganizatorów Wojskowej Akademii Technicznej, gdzie był kierownikiem katedry. Obecnie pełni funkcję wicedyrektora Instytutu Budowy Sprzętu Precyzyjnego i Elektronicznego. Jest przy tym kierownikiem — opiekunem specjalizacji: technologia sprzętu teleelektronicznego. Tu kształceni są technologowie przemysłu teleelektronicznego. Dodać można, że rocznie średnio 50—60 dyplomantów-inżynierów opuszcza mury Instytutu.

Studenci Instytutu mają możność zapoznania się z najnowocześniejszą techniką. Praca jest trudna ale i ciekawa. Nie trzeba dodawać, że specjaliści technolodzy pracujący dla potrzeb teleelektroniki są cenieni na wagę złota.

No, proszę, zaczęliśmy od astronautyki i Oddziału Warszawskiego PTA, a tymczasem temat znacznie się rozszerzył. Ale przecież teleelektronika to jeden z ważnych czynników również w astronautyce. Jak wyglądałyby systemy statków kosmicznych, gdyby nie było obwodów scalonych, nie wspominając nawet o subminiturowych półprzewodnikach.

Wróćmy jeszcze do Oddziału Warszawskiego PTA. Otóż można, nie tylko z okazji jubileuszu, powiedzieć, że pracuje on bardzo energicznie, a perspektywy rozszerzenia działalności ma znaczne, jeśli uwzględnimy, iż w przyszłości poszczególne oddziały PTA „wzmocnione" zostaną sekcjami młodzieżowymi, dającymi możność pracy nad konstrukcjami amatorskimi, nad stworzeniem np. standardowego silnika rakietowego właśnie dla amatorów. Możliwości w tym kierunku są — moim zdaniem — ogromne, tym bardziej, że już podjęto parę lat temu próbę współpracy z sekcjami młodzieżowymi towarzystw astronautycznych innych państw, ale... właściwie na przeszkodzie stanął brak u nas takiego zgrupowania młodych ludzi, którzy by udźwignęli ciężar prac nawet amatorskich.

PAWEŁ ELSZTEIN



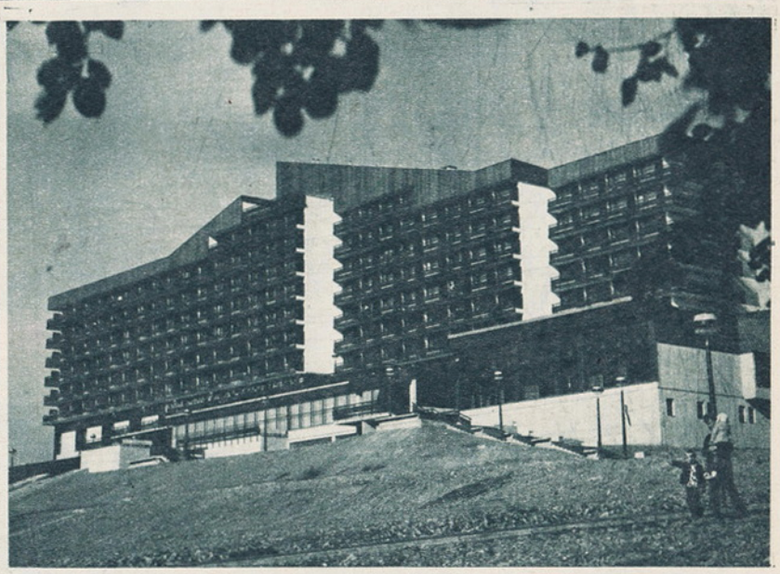
LOT nowiny

POLSKIE LINIE LOTNICZE

PAŹDZIERNIK 1974 NR 151

Ostatnia, doroczna konferencja przedstawicieli lini lotniczych – członków IATA miała okrągłą liczbę 30 i odbyła się w dniach 18–20 września w Montrealu. Na obradach reprezentowanych było 85 linii lotniczych z całego świata (na 110 członków IATA). Jak było do przewidzenia, podstawowym tematem dyskusji były sprawy związane ze wzrostem kosztów paliwa i potęgującymi się procesami inflacyjnymi. W przedłożonym raporcie Dyrektora Generalnego IATA Knuta Hammarskjölda elementy te były również odpowiednio eksponowane. Do spraw tych przyjdzie nam jednak powrócić w obszerniejszym opracowaniu. Dzisiaj z kronikarskiego obowiązku przedstawiamy migawki z sali obrad w Montrealu, informując równocześnie, że PLL LOT były reprezentowane przez delegację na czele z dyrektorem mgr. inż. W. Wilanowskim (na zdjęciu poniżej – od lewej J. Zwierzyński, W. Wilanowski i M. Kalinowski). Dodajmy ponadto, że na posiedzeniu zamykającym obrady 30 konferencji prezydentem IATA na okres 1974/1975 wybrano dyrektora SAS-u Knuta Hagrupa.

IATA
30TH ANNUAL GENERAL MEETING MONTREAL 1974

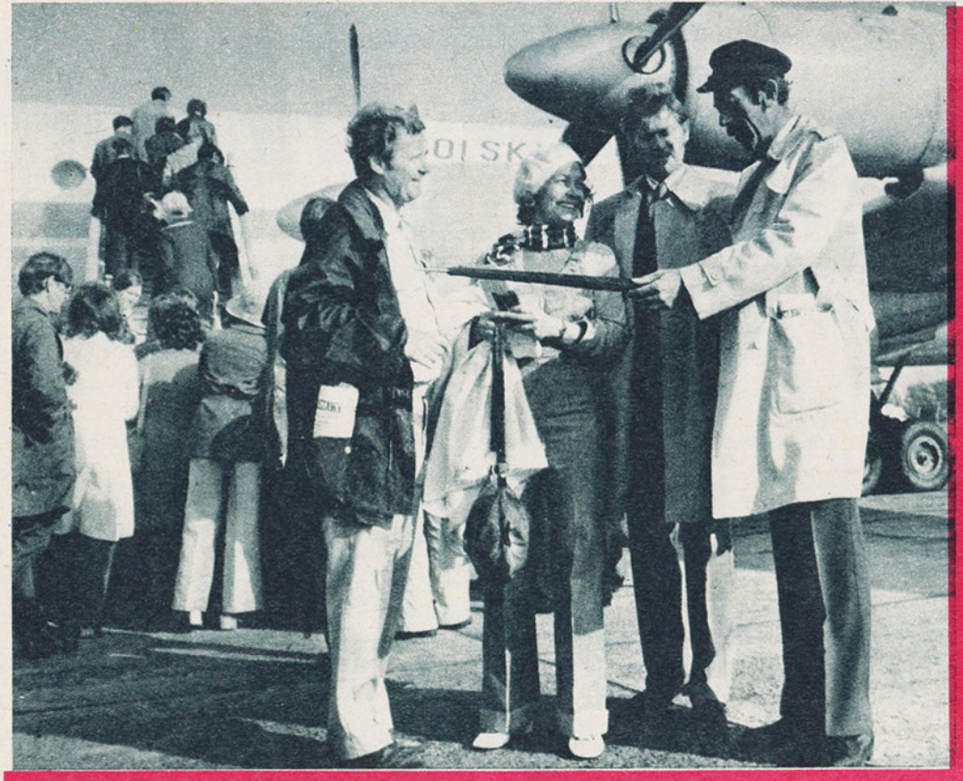


Stowarzyszenie Polsko-Amerykańskich Biur Podróży dobrze uczciło swój jubileusz 15-lecia, zapraszając – wspólnie z ORBISEM i LOTEM – swych członków i gości do Warszawy i Zakopanego. Obrady toczyły się w pięknym i wygodnym nowym hotelu „Orbis Kasprowy" na zboczach Gubałówki (na zdjęciu wyżej). Doskonałe wyposażenie hotelu umożliwiało zarówno wyświetlanie filmów, jak i demonstrację przezroczy, co powodowało, że obrady były wyjątkowo interesujące. Dawali temu niejednokronie wyraz zarówno przedstawiciele władz SPATA jak i zaproszeni przedstawiciele innych linii lotniczych – przewoźników atlantyckich. Opinie takie wyrażali także obecni na konferencji dziennikarze amerykańscy: Jean Mc Grail z „Travel Agent Magazin" – Nowy Jork i Thomas C. Kaleta z „Chicago SUN–TIMES". Tego ostatniego widzimy na zdjęciu poniżej, gdy wraz z prezenterem telewizji chicagowskiej Chetem Gulińskim wsiada na pokład „Kazimierza Pułaskiego" w drodze powrotnej do USA.

Dokonując oceny tegorocznej konwencji SPATA, jej prezes B. Łaszewski powiedział dziennikarzom w Warszawie, że były one bardzo owocne i sądzi, że turystyka lotnicza do Starego Kraju będzie systematycznie wzrastała. Cieszy wszystkich fakt, że ostatnie decyzje w sprawie budowy nowych hoteli są tak szybko i dobrze realizowane. Turysta bowiem musi nie tylko – nawet daleko – lecieć, ale przede wszystkim – wygodnie odpoczywać.

15TH ANNIVERSARY '59-'74

Society of Polish American Travel Agents
16TH ANNUAL CONVENTION
WARSAW-ZAKOPANE
SEPTEMBER 16-21, 1974



Na lotnisku dzieją się zawsze ciekawe rzeczy, nic więc dziwnego, że port na Okęciu nadal należy do najbardziej popularych obiektów turystycznych Warszawy. Szkoda, oczywiście, że nie zawsze jest pod ręką aparat fotograficzny. Ale nie narzekajmy i patrzmy co nam życie niesie...

Aktorzy potrafią zawsze przyciągnąć naszą uwagę. Dzieje się tak zarówno na deskach teatru jak i na kinowym czy telewizyjnym ekranie. A na płycie lotniska jest niby inaczej?

Proszę popatrzeć uważnie. Oto zespół Teatru Polskiego przed swą kolejną podróżą do cudzoziemców. Krótka chwila też przed wejściem na pokład polskiego samolotu. Co znakomity aktor Jan Kobuszewski potrafi zrobić ze zwykłego [illegible] pa[illegible]ola? Z jakim zainteresowaniem spotyka się jego opowieść widać najwyraźniej na obliczach Stanisława Mikulskiego i Bronisława Pawlika.

Wykonaliśmy także kilka — wcale nie pozowanych — zdjęć, na których nasi Czytelnicy rozpoznają bez trudności ulubionych aktorów.

Do odrzutowego samolotu zmierzała natomiast matka chrzestna SP — LAC „Fryderyk Chopin", znakomita pianistka — Halina Czerny-Stefańska, która udawała się na koncerty do RFN.

Pożegnał zaś wszystkich — łącznie z fotoreporterem — Wacław Kowalski, który, jak to wyraźnie widać, wygłosił specjalne przemówienie. Szkoda, że nie dysponowaliśmy magnetofonem, ale zapewniamy, że było to wystąpienie zarówno dowcipne jak i wielce sympatyczne dla ludzi lotnictwa.

Ci ostatni mieli ciężki — choć dobry — sezon. W szczególności dotyczy to naszej linii atlantyckiej, gdzie zapełnienie miejsc w okresie czerwiec — wrzesień było prawie kompletne. Do końca sierpnia nasze transatlantyki przeleciały nad Wielką Wodą 325 razy, przewożąc średnio w każdym rejsie 116 pasażerów. Rezultat taki zaliczany jest do dużych osiągnięć.

Ale nie o samą statystykę chodzi. Cieszy bowiem wszystkich Polaków świadomość, że w procesie tzw. „narodowego utożsamiania się" LOT odgrywa na kontynencie amerykańskim coraz większą rolę. Cieszą się więc Polonusy, że mają własną, polską linię, która należy równocześnie do ścisłej czołówki przewoźników atlantyckich. Sądzimy, że najlepiej zilustruje to poniższy list, jaki wręczyła załodze „Kopernika" jedna z pasażerek:

„Przepraszam, że piszę na brzydkim „podręcznym" papierze — myślę jednak, że nie ważne jest na czym się pisze — a co się pisze. Latałam różnymi liniami lotniczymi, bo oblatałam kawał świata na obu półkulach — żadna linia — żadna na całej szerokości i długości geograficznej nie dała mi tyle serdecznych wspomnień co LOT, z jego całą załogą pełną troski, humoru, dobroci i wszystkich odczuć, które serce napełniało wiarą w człowieczeństwo.

Łączę dla Was Wszystkich jedno małe słówko dziękuję — z całego serca.

Wiktoria Kraska

Wszelkie komentarze są tu zbyteczne. Trzeba więc robić dosłownie wszystko, by podobne listy przychodziły także od podróżnych korzystających z samolotów na liniach krajowych.

Pasażerów coraz więcej. Lotnisko na Okęciu dosłownie trzeszczy w szwach. Dobrze, że chociaż do podróży po płycie przybył nowy i elegancki pomocnik. Niektórzy nazywają go nawet: kapitan Berliet.

„Skrzydlata" opublikowała ostatnio interesujący wywiad z W. Makowskim, b. dyrektorem LOTU. Dzisiaj pragniemy zapoznać naszych Czytelników z fragmentami Jego listu do LOTU. Nadawca prosi o wybaczenie zwłoki w jego napisaniu, ale „złośliwa grypa sprawiła, że przez kilka tygodni nie mogłem zebrać do kupy ani myśli ani dokumentacji".

„Poza uczuciową stroną tej wizyty, specjalną przyjemność sprawiło mi przekonanie się, że LOT, zgodnie z zasadami zapoczątkowanymi od zarania swego istnienia, opiera swoją działalność nie tylko na zdrowych podstawach technicznych i handlowych, lecz również na doświadczeniu i tradycjach pielęgnowanych przez starsze i przekazywanych młodszym przez kolejne pokolenia LOT-owców. Pielęgnowanie właśnie tych tradycji robi z LOT-u zwarty zespół, przynależenie do którego każdy z LOT-owców, mnie nie wyłączając, uważa sobie za zaszczyt. Jako dowód uznania dla tych tradycji, składam w godne ręce Pana Dyrektora strzępy dokumentacji dotyczącej LOT-u, ocalałej z zawieruchy wojennej".

N naszym zdjęciu W. Makowski w rozmowie z kapitanem W. Sulęckim.

Sympatyczny Benjo Abiodun Daramola przyleciał do Polski z dalekiej Nigerii. Towarzyszyli mu – już tradycyjnie – słuchacze Polskiego Radia rozsiani po całym świecie. Słuchają go bowiem coraz liczniejsze gromady ludzi nie tylko w Europie, ale także w Afryce i Ameryce. Z USA na spotkanie z Polską przyleciał ksiądz Benedykt Drozdowski z New Jersey, który w wyjątkowo ciepłych słowach przekazał podziękowanie jego organizatorom. Było nam szczególnie miło, że zarówno LOT jak i ORBIS uznane zostały i zaakceptowane przez wielojęzyczne grono jako partnerzy pomagający w sposób istotny w lepszym poznaniu kraju nad Wisłą. Ujmując rzecz statystycznie na spotkanie laureatów radiowych konkursów programu dla zagranicy przybyło 29 osób z 16 krajów.

Państwowy Zespół Pieśni i Tańca „Śląsk" odnosi w tej chwili kolejne sukcesy za Oceanem. Nasz specjalny wysłannik Janusz Czerniak był przy pierwszych chwilach zespołu na gościnnej ziemi kanadyjskiej. „Tadeusz Kościuszko" wylądował na lotnisku w Montrealu w pełnym blasku jesiennego słońca. Sprawny i szybki wyładunek pięknych strojów i licznych instrumentów muzycznych i natychmiast do hotelu. Zmęczenie podróżą należy szybko pokonać, bo jak grzmi groźnie choreograf Zespołu „Śląsk" Elwira Kamińska — wkrótce próba na autentycznych kanadyjskich deskach.

Na polski zespół wszyscy tu już oczekują. Wśród kanadyjskiej Polonii wieści krążyły już dawno. Później sporo miejsca poświęciła temu wydarzeniu prasa, ale nie tylko polonijna. Im bliżej przylotu tym trudniej było o bilety!

Na pięknym Place des Arts nowoczesny budynek. To właśnie tutaj. Zespół nawet nie ma czasu, by dokładniej obejrzeć miasto. Pani Elwira bowiem zaprasza wszystkich do tańca...

Już płyną pierwsze tony. Balet i Chór w ciągłym ruchu, nie ma dawnego podziału: ci śpiewają, ci tańczą. Próba nabiera coraz żywszego tempa, tancerze przy góralskim czują się już jak u siebie w domu.

Teraz tylko wytrzymać to psychiczne napięcie do pierwszego zetknięcia z kanadyjską publicznością.

Wszystko wypadło — jak już wiecie — znakomicie!

Popularny „The Japan Times" zamieścił ostatnio na swych łamach dość obszerną informację poświęconą otwarciu przez PLL LOT biura w stolicy japońskich wysp – Tokio. Dokładni – jak zwykle – gospodarze nadmieniają, że jest to pierwsze biouro LOTU na Dalekim Wschodzie. Gazeta cytuje również wypowiedź reprezentanta LOTU mgr. Henryka Orzechowskiego, że podstawowym celem naszej tam obecności jest uaktywnienie ruchu turystycznego z Japonii do Polski wraz z równoczesnym oferowaniem usług europejskich linii lotniczych na japońskim rynku. W zakończeniu Japończycy informują czytelników, że LOT należąc od 1931 do IATA, jest jedną z najstarszych linii lotniczych świata.

Ten element podkreśla również wielka gazeta austriacka „Die Presse", która w dodatku „Polska" zamieszcza artykuł poświęcony LOT-owi: „Fliegen mit alter Tradition".

(A)

The Japan Times

ESTABLISHED 1897

LOT Tokyo Office Opened

Henryk W. Orzechowski, former sales manager for the Far East, Polish Airlines (LOT), has opened the airline's representative office in Japan.

The Japan representative, located at the 7th floor of the Tohnen Building, 17, Kanda Nishiki-cho, 3-chome Chiyoda-ku, Tokyo, is the first LOT office in the Far East.

Orzechowski

Orzechowski said that the new office is aimed mainly at promoting tourism to Poland from Japan as well as selling the airline's European services in the Japanese market.

Polish Airlines, member of the International Air Transport Association (IATA) since 1931, is one of the oldest airlines in the world.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 255, tel. 22-40-73. Redaktor JULIUSZ PĘGIEL.
Zdjęcia w numerze: J. Czerniak, M. Kobrzyński, LOT-Archiwum.

Z LOTU PO ŚWIECIE

■ **Imieniem** Bańskiej Bystrzycy, miasta w Słowacji zapisanego chlubnie w historii Słowackiego Powstania Narodowego w roku 1944, został nazwany nowy dalekodystansowy samolot Il-62 czechosłowackich linii lotniczych ČSA. Uroczystość oddania do eksploatacji nowego Ila-62 ČSA odbyła się na lotnisku komunikacyjnym w Bratysławie.

*

■ **W roku** bieżącym dokonano dwukrotnie przelotu nad Alpami balonem na ogrzane powietrze. Autorem pierwszego przelotu (20. 4.) był austriacki pilot Josef Starkbaum. Wystartował on z Salzburga balonem o pojemności 2200 m³ o godz. 11.53 i lądował o 18.00, przeleciawszy 230 km. Drugi przelot (18.5) był dziełem Szwajcarów Kurta Runzi i Ernesta Ammanna, którzy balonem „Kinderdorf" o pojemności 2200 m³ przelecieli nad Alpami trasę długości 75 km. Największa osiągnięta wysokość — 5400 m n.p.m.

*

■ **Na wyspie** Föhr (RFN) odbył się międzynarodowy samolotowy Rajd Morza Północnego, z udziałem 38 załóg z RFN, Szwecji, Danii, Austrii i Szwajcarii. Zadania nawigacyjne zawodnicy wykonywali w rejonie Föhr, Borkum oraz duńskich lotnisk Stauning i Helstebro. Puchar przechodni rajdu i tytuł zwycięzców otrzymała załoga Kurt Kobelitz i Uwe Reszka.

*

■ **Właścicielem** znanego sprzed II wojny światowej polskiego szybowca „Orlik II", konstrukcji Antoniego Kocjana, jest obecnie Amerykanin polskiego pochodzenia John Serafin, zamieszkały w Phoenix (Arizona). Losy „Orlika II" były burzliwe: eksponowany przed wojną na wystawie światowej w Nowym Jorku, został po wybuchu działań wojennych przejęty przez władze USA, następnie kupiony przez Clarence'a See, który go potem sprzedał Paulowi MacCready'emu (jr). Pilot ten dwukrotnie (w r. 1948 i 1949) zwyciężył na „Orliku" w mistrzostwach szybowcowych USA. Sprzedany kolejno George Lambrosowi, „Orlik" pilotowany przez Lyle Maxey'a latał w r. 1961 w mistrzostwach USA i został sprzedany Eldonowi M. Wilsonowi, który zmodyfikował szybowiec przez dodanie stałego kółka z hamulcem i nowoczesnej osłony kabiny. Wilson wreszcie — sprzedał szybowiec Johnowi Serafinowi, który dał mu nowe pokrycie i lata na nim do dziś.

*

■ **Na lotnisku** węgierskim w Szeged, podczas mistrzostw szybowcowych Węgier, lądowały kilkakrotnie samoloty Pilatus „Turbo-Porter". Silnik ma odwracalny ciąg, dzięki czemu dobieg „Pilatusa" nie jest dłuższy niż 60—80 m. Na Węgrzech są trzy takie samoloty: dwa w wersji sanitarnej i jeden dyspozycyjny.

*

■ **Libia** zakupiła we Francji 12 odrzutowych samolotów szkolno-treningowych Fouga „Magister", które służyć będą do szkolenia libijskich pilotów na myśliwce „Mirage". Bezpośrednim powodem zakupu były mnożące się katastrofy samolotów „Mirage", pilotowanych przez niedostatecznie wyszkolonych pilotów, nie mających za sobą kursu pilotażu na dobrych samolotach szkolno-treningowych.

*

■ **Szybowcowe** mistrzostwa Nadrenii — Palatynatu (RFN) odbyły się w czerwcu br., w Landau-Ebenberg, z udziałem 29 zawodników. Rozegrano trzy trójkąty (274, 316 km, 313,5 km) dla klasy otwartej, trzy trójkąty dla klasy standard (217 km, 313,5 km, 203,5 km) oraz docel—powrót 203 km dla obu klas wspólnie. W klasie otwartej zwyciężył Heinz Schmitt na ASW-17, w klasie standard Bernd Dornemann na ASW-15 B, w klasie klubowej Hugo Jordan na Ka-6 CR. Oprócz wymienionych — latały szybowce: „Kestrel-17", „St. Libelle-201 B", LS-1, LS-1 C, ASW-15, H-101 „Salto", Ka-6 CR, Zugvogel III B, SB-5 E, Ka-6 E, Ka-8 B i SB-5.

*

■ **Mistrzostwa** Szybowcowe Czechosłowacji odbyły się w Nitrze, na Słowacji. Rozegrano następujące konkurencje: trzy docele—powroty (220 km, 222 km, 130 km) i dwa trójkąty (104 km i 240 km). W klasie klubowej, w której startowało 37 zawodników, tytuł mistrzowski zdobył M. Brunecky, w klasie wolnej — J. Rydl (startowało tu tylko 5 zawodników, w tym 1 z NRD).

*

■ **Na lotnisku** Locarno — Magadino odbyły się w lipcu br. spadochronowe mistrzostwa Szwajcarii. W skokach na celność lądowania zwyciężył Urs Frischknecht — 0,22 m odległości od środka koła. W akrobacji najlepszy był Chris Fischbacher, który zwyciężył również w kombinacji. W skokach grupowych na celność lądowania (4-osobowe zespoły) 1 miejsce zajęła drużyna Squadra Paracadutistica Ticinese II, osiągając średnią odległość od środka koła 5,24 m. W skokach formuły relativ uczestniczyło 13 zespołów 4-osobowych. Zwyciężył zespół Para — Club Valais I, uzyskując czas wykonania 5 figur — 55,825 s. Do wywożenia skoczków używane były samoloty Pilatus „Turbo—Porter".

*

■ **11 załóg** z Moraw i Słowacji wzięło udział w samolotowych zawodach nawigacyjnych, jakie na lotnisku Partizanske odbyły się pod patronatem tamtejszych zakładów przemysłu obuwniczego. Program przewidywał lot na regularność, odnajdywanie znaków w terenie, identyfikację obiektów na podstawie zdjęć. Zwyciężyła załoga Binder — Dorot, przed Kaszparkiem — Kulveitem.

*

■ **W Dunstable** odbyły się mistrzostwa szybowcowe W. Brytanii. W klasie otwartej zwyciężył George Lee na szybowcu Glasflügel „Kestrel", w standard Ron Sandford na „St. Cirrus".

*

■ **Liczba** szwajcarskich pilotów balonów na ogrzane powietrze wynosi obecnie 7 osób. Mają oni do dyspozycji 4 balony. Ostatnio egzamin na pilota balonu na ogrzane powietrze zdał Konrad Schmet, który m. in. komisyjnie wykonał lot po trasie z osiągnięciem wysokości 1500 m. Wyszkolony on został w klubie Zumikon, gromadzący tego rodzaju pilotów. Klub ma do celów szkoleniowych balon „Fanta" o pojemności 2200 m³.

*

■ **O 10 dni** wcześniej niż planowano oddany został do użytku port lotniczy w Zagrzebiu (Jugosławia). Po dwumiesięcznej przerwie, związanej z przebudową lotniska, zaczęły tam już lądować samoloty linii międzynarodowych. (z)

■ **Z dniem 29 września br.** została podjęta regularna komunikacja lotnicza pomiędzy Japonią i Chinami. Japońskie towarzystwo J A L i chińskie C A A C wykonują po dwa rejsy tygodniowo, łącząc Tokio z Szanghajem i Pekinem.

*

■ **Trasa transsyberyjska,** zapewniająca najkrótsze połączenia Europy z Japonią, stała się jednym z głównych szlaków lotniczych świata. Obecnie do Japonii przez Moskwę i Syberię oprócz „Aeroflotu" i J A L (które wykonują regularne loty na linii Moskwa — Tokio od roku 1970) latają samoloty towarzystw: „Air France" z Paryża, „British Airways" z Londynu, „Alitalia" z Rzymu, S A S z Kopenhagi, „Lufthansa" z Frankfurtu n/M i KLM, z Amsterdamu.

*

■ **Porty lotnicze RFN** zanotowały w pierwszym półroczu br. w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego spadek ruchu pasażerskiego o 1% przy wzroście towarowego o 7,3%. Obsłużyły jednakże 16,5 mln pasażerów, w tym największy spośród 11 — port lotniczy we Frankfurcie n/M — 5,4 mln.

*

■ **Spadek ruchu pasażerskiego** w pierwszym półroczu br. wykazują również dwa porty londyńskie: Heathrow o 0,6% i Gatwick o 9,2%.

(o)

Proponowana przez pismo „Flugsicherheit" (RFN) odznaka stewardesy.

CO NOWEGO W ASTRONAUTYCE?

Fachowa prasa radziecka i francuska sporo uwagi poświęcają przygotowaniom do niezwykłego doświadczenia naukowego, które przeprowadzone zostanie w grudniu roku bieżącego. Chodzi o wywołanie sztucznej zorzy polarnej, zjawiska fizycznego mającego ułatwić dokonanie pewnych pomiarów pola magnetycznego otaczającego naszą planetę i chroniącego, jak wiadomo, Ziemię przed szkodliwym promieniowaniem kosmicznym. Najczęściej obserwuje się naturalnie pojawiającą się zorzę, ale sztuczne jej wywołanie może ułatwić rozpoznanie wielu zjawisk dotąd nieuchwytnych. Doświadczenie, noszące miano „Araks", przygotowane zostało przez uczonych radzieckich i francuskich. Obserwacje przeprowadzane będą z dwóch punktów geograficznych, mających wspólne wartości pola magnetycznego (Archangielsk w ZSRR i wyspy Kerguelen, gdzie mieści się ośrodek francuski). Francuzi przy pomocy dwóch rakiet sondażowych „Eridan" wyrzucą na wysokości 230 km substancję zawierającą ładunki elektronów. One to powodować będą świecenie, identycznie jak oryginalna zorza polarna. Oczywiście doświadczenie jest niezwykle rozległe i nie ogranicza się do bezpośrednich startów rakiet. O ogromie przedsięwzięcia świadczyć może ekwipunek uczonych. Otóż, jak informuje prasa francuska, łączna masa wyposażenia naukowo-badawczego i technicznego wynosi 180 ton, które na specjalny statek („Marion Dufresne") transportowało 16 wagonów kolejowych. Naturalnie, podano łącznie wyposażenie pochodzące z obu krajów. Oprócz wymienionego statku na Kerguelen wyruszy statek radziecki, zabierając z Marsylii pozostałą część sprzętu i ekipy uczonych.

Pięć miesięcy trwało przygotowanie mapy USA na podstawie zdjęć dostarczonych przez satelitę zasobów ERTS (sześć osób pracowało od 25 lipca do 31 października 1972 roku). Mapę sporządzono przy pomocy wycinków dokonanych z 595 zdjęć. Koszt przedsięwzięcia, jak zdążyli obliczyć dbający zawsze o finanse Amerykanie, wyniósł 35 tys. dolarów. Przy pomocy zwykłej, czyli lotniczej metody, którą posługuje się fotogrametria, koszt takiej mapy wyniósłby ponad milion dolarów. I jeszcze jedna informacja z USA. Otóż po raz pierwszy przekazano tam odbitkę gazety („Wall Street Journal") za pośrednictwem sztucznego satelity łącznościowego „Intelsat-4". Transmisja nastąpiła z Chicago do Brunswicku w New Jersey, gdzie mieszczą się stacje do przekazywania i odbioru sygnałów z pokładu sztucznych satelitów oraz gdzie zbudowano odpowiednią aparaturę transmisyjną. Podobny eksperyment ma być przeprowadzony wkrótce między USA i Wielką Brytanią.

Na marginesie tej informacji wypada wyjaśnić, że w Związku Radzieckim istnieje już od pewnego czasu stały system przekazywania składów gazetowych za pośrednictwem satelity na wielkie odległości z Moskwy do kilkunastu miast Kraju Rad. System w pełni zdał egzamin swej użyteczności i przynosi ogromne oszczędności, a poza tym umożliwia wydanie gazety jednocześnie w odległych geograficznie rejonach bez konieczności antydatowania. Czytelnik Nowosybirska otrzymuje informację w tym samym czasie co czytelnik prasy w Moskwie.

Coraz częściej w publikacjach zachodnich pojawia się nazwa satelity „Marots". Chodzi tu o sztuczny obiekt przeznaczony wyłącznie dla potrzeb łączności w marynarce handlowej. Dziewięć państw (reprezentujących około 36% tonażu światowego) bierze czynny udział w budowie satelity. Miejscem jego usytuowania będzie Atlantyk. Naturalnie, satelita ustawiony zostanie w takim położeniu, aby mógł być zawsze osiągalny przez anteny (dodajmy bardzo niewielkich rozmiarów — około 2,4 m, co wypróbowano już praktycznie) zabudowane na każdym statku handlowym państwa, które jest współwłaścicielem satelity. Za trzy lata, to jest w roku 1977, rakieta amerykańska „Thor-Delta" — 3914, co potwierdzono odpowiednią umową, wyniesie satelitę na orbitę geostacjonarną.

P. E.

Mapa Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, wykonana na podstawie zdjęć z satelity zasobów ERTS.

Skoczkowie polscy zapoczątkowali lądowania (po wykonaniu akrobacji) w sąsiedztwie namiotów, aby nie chodzić ze spadochronami po lotnisku. Z tego pomysłu skorzystali także zagraniczni.

SZOLNOK '74

spod kolorowej czaszy

SPOD KOLOROWEJ CZASZY

Miasto Szolnok położone w odległości ok. 100 km na południowy-wschód od Budapesztu w okresie ponad dwóch tygodni żyło spadochroniarstwem. Pięknie usytuowane, nad rzeką Cisą, liczące ponad 90 tys. mieszkańców rokrocznie gości turystów z całej niemal Europy. Tutaj mieści się wiele zabytków. Na uwagę zasługuje Muzeum Janosa Damjanicha oraz Galeria Szolnocka. Tegoroczne mistrzostwa świata w spadochroniarstwie były jedną z imprez sportowych uświetniających dzieje tego miasta założonego w 1075 r. W przyszłym więc roku odbędą się główne uroczystości jubileuszowe 900-letniego grodu. Szolnok jest siedzibą Klubu Lotniczego i spadochronowego, dysponującego pięknie położonym lotniskiem sportowym na południe od ośrodka wypoczynkowego. Położenie to okazuje się często niekorzystne, ponieważ sąsiedztwo rzeki Cisy powoduje jego okresowe zalewanie. Tak było i w tym roku. Dlatego też przezorni lotnicy zbudowali hangar na palach. Niektórzy twierdzą i nieustannie podpowiadają miejscowym władzom lotniczym, aby w tym czasie, gdy lotnisko znajduje się pod wodą wprowadzili do użytkowania wodnosamoloty. Mieści się tutaj ponadto drugie lotnisko (wojskowe), na którym rozgrywano mistrzostwa. Miasto jest także siedzibą wojskowej szkoły lotniczej.

REPREZENTANCI

Gdy już mowa o Szolnoku nie sposób nie wspomnieć o miejscowych reprezentantach na mistrzostwa świata. Początkowo w ekipie narodowej znalazło się czterech członków miejscowego Klubu Spadochronowego (dwie kobiety i dwóch mężczyzn), ale przed samymi mistrzostwami nastąpiły zmiany w reprezentacji narodowej i w rezultacie zrezygnowano z dwóch osób **(Ferenca Janovicsa i Berty Neczin)**. Ostatecznie uczestniczyli w mistrzostwach **Józef Varga** (2 800 skoków) oraz **Irena Szatmari** (450 skoków). W ostatecznej klasyfikacji J. Varga zajął 44 miejsce, a I. Szatmari 55 miejsce. Obaje byli pupilami mieszkańców i zajęli dobre miejsca w ekipie narodowej.

POPULARNOŚĆ

Nasz wielokrotny reprezentant **Edward Ligocki** należał do kilku najpopularniejszych skoczków mistrzostw. Każda prawie ekipa, której skoczkowie od wielu lat uczestniczą w mistrzostwach i zdobywają czołowe miejsca w klasyfikacji końcowej lub uzyskują miejsca medalowe chlubi się takimi zawodnikami. My mamy Ligockiego, Związek Radziecki **Gurnego**, Francja **Armainga**. Nic też dziwnego, iż w pierwszych dniach mistrzostw wielu skoczków zagranicznych witało się z nim i zadawało najróżniejsze pytania. Fotografowano go i proszono o autografy. Gdy natomiast formowano zespół międzynarodowy dla utworzenia wielosobowej gwiazdy w dniu pokazów, jego zgłoszenie przyjęto z ogromnym zadowoleniem. Niestety do pokazów nie doszło ze względu na niepomyślne warunki pogodowe.

KOSMONAUTA

Szefem delegacji radzieckiej na XII Spadochronowe Mistrzostwa Świata był Bohater Związku Radzieckiego, kosmonauta płk pil. **Wiktor Gorbatko.** Urodził się w 1934 r., szkołę pilotów wojskowych ukończył w 1956 roku, a w oddziale kosmonautów jest od 1960 r. W 1968 r. ukończył Akademię Lotniczą im. Żukowskiego. W dniach od 12 do 17 października 1969 r. przebywał w Kosmosie jako jeden z członków załogi statku kosmicznego „Sojuz–7". Ma liczne odznaczenia, w tym Order Lenina. Na mistrzostwach cieszył się zrozumiałym zainteresowaniem zarówno jako kosmonauta i skoczek spadochronowy. Wtajemniczeni twierdzili, iż przygotowuje się do kolejnego lotu w Kosmos. Życzymy powodzenia!

KOMARY

Wiele dowcipów wywołała decyzja wręczenia nagród i medali (za zwycięstwa zawodników w poszczególnych konkurencjach) wieczorem dnia poprzedzającego zakończenie mistrzostw. Uroczystość ta odbyła się o godzinie 19.00, na polance, otoczonej lasem. Pierwszym medalistom wręczono puchary o zmroku, a ostatnim niemalże w nocy. O wykonywaniu zdjęć nie było mowy. Co pewien czas grano hymn państwowy. Zawodnicy zarówno ci stojący na podium jak i obserwujący uroczystość nieprzerwanie odganiali się lub zabijali kąśliwe komary, których tysiące obsiadało sportowców spadochronowych. Wielu z nich, po zakończeniu uroczystości miało opuchnięte ręce, nogi, a także twarze. Dobrze poinformowani twierdzili, że komary pokłuły piersi kilku spadochroniarek. Ktoś złośliwy stwierdził „proponuję nocne zawody i ich uroczyste zakończenie w czasie dnia".

DLACZEGO NIE MOŻNA KUPIĆ?

Prezentacja polskich spadochronów (SW–5 oraz SZ–73) 1 sierpnia przez skoczka doświadczalnego **Romana Lewandowskiego** wywołała wiele komentarzy i zapytań przedstawicieli ekip zagranicznych z jakimi zwracano się do specjalistów polskiego przemysłu spadochronowego. Prezentowane spadochrony chciano po prostu kupić na miejscu. Przepisy polskie tego nie zezwalają i dlatego też odesłano chętnych do jednej z naszych central handlowych. „Wielka szkoda – odpowiedział jeden z potencjalnych nabywców – macie dobre szybowce i spadochrony, ale trudno je zakupić. Cała bowiem operacja handlowa trwa niezwykle długo".

POD SAMOLOTEM

Na terenie ośrodka wypoczynku nad rzeką Cisą, w rejonie zakwaterowania zawodników, zorganizowano kilka restauracji na wolnym powietrzu. Jedną z nich nazwano „pod samolotem", ponieważ niemalże pod skrzydłami oryginalnego komunikacyjnego Ił-14 można było coś zjeść na zimno i gorąco, wypić kawę lub napoje chłodzące. Te ostatnie miały ogromne powodzenie ze względu na upalne dni. W restauracji „pod samolotem" często spotykałem zawodników i kierowników różnych ekip, dziennikarzy, a także przedstawicieli kierownictwa mistrzostw. Często słyszałem charakterystyczne dla ucha zawołanie: „spotykamy się „pod samolotem".

DEBIUT SĘDZIOWSKI

Przedstawiciel polskiego sportu spadochronowego **Bolesław Gargała** był jednym z siedemnastu sędziów międzynarodowych na tegorocznych mistrzostwach świata. Zaprezentował dobry poziom sędziowania zarówno w skokach na celność lądowania jak i akrobacji spadochronowej. Znalazł się w grupie nielicznych sędziów, którzy oceniali zawodników bardzo sumiennie i prawidłowo. Jego oceny przyjmowano bez komentarzy i co najważniejsze mieściły się w granicach rezultatów przeciętnych. Bolesław Gargała był zadowolony ze swej pracy; jego działalność sędziowską pozytywnie ocenił także przewodniczący międzynarodowej komisji sędziowskiej.

KSIĄŻKA O SKOCZKACH

Na kilka dni przed zakończeniem mistrzostw dotarła z USA do Szolnoku przepiękna książka, pachnąca jeszcze farbą drukarską. Jej autorem jest **Andy Keech** i nosi tytuł „Niebiosa wzywają" (Skies call). Kapitalne zdjęcia z powietrza (barwne) stanowią niemal całą objętość książki (130 stron). Jest to właściwie album dla skoczków, o skoczkach, przygotowany przez skoczków. Obejrzałem ją z satysfakcją i sygnalizuję z obowiązku dziennikarskiego.

DOWCIPNIŚ

Nieznany bliżej zawodnik (nie ujawnił swego nazwiska) wywiesił na tablicy mniej więcej tej treści ogłoszenie: „W dniu zakończenia mistrzostw zamienię spadochron na dwutygodniowy pobyt nad Balatonem". Ogłoszenie wisiało bardzo krótko.

Z OPÓŹNIENIEM

Przedstawiciel amerykańskiego towarzystwa (Para-Gear) zajmującego się sprzedażą ekwipunku spadochronowego, **Gary Lewis,** spóźnił się na spotkanie z kierownictwem ekipy polskiej i przemysłu spadochronowego. Wytłumaczył się, iż dąc na spotkanie musiał ponownie wrócić do namiotu amerykańskiego po prospekty dla Polaków. Te które miał dla nas zabrano mu w drodze do namiotu polskiego (ok. 120 m).

KUBAŃCZYCY

Po raz pierwszy w mistrzostwach świata uczestniczyli zawodnicy Kuby. Najlepszym zawodnikiem okazał się **Victor Nickolich** (zajął on 104 miejsce w klasyfikacji końcowej). Przygotowywani oni byli przez trenera radzieckiego. Przebywali także na zgrupowaniu w Związku Radzieckim. Kubańczycy sąsiadowali z namiotem polskim. Nawiązano pierwsze więzy przyjaźni.

PRZYJACIEL POLAKÓW

Śmiało możemy go tak nazwać, ponieważ wykazał wiele troski, zainteresowania i serdeczności. Pomagał w czasie trwania mistrzostw, a ponadto witał nas i żegnał. Ma wielu przyjaciół w Polsce, ponieważ kilkakrotnie w niej przebywał. Jest nim przedstawiciel wydziału zagranicznego MHSz **Bela Papp,** dla którego nie było spraw trudnych ...i nie do załatwienia. Wykazał to wielokrotnie. Jeszcze raz dziękujemy!

ZAMIAST SĘDZIEGO

Od wielu lat pomiar lądowania, szczególnie w rejonie środka krzyża, budził niezadowolenie zawodników. Niedowierzano sędziom, sędziowie natomiast jako ludzie omylni mogli nieświadomie popełniać błędy. W tym przypadku chodziło o każdy centymetr odległości. Wprowadzenie więc na tegorocznych mistrzostwach przez radzieckich specjalistów elektronicznego pomiaru celności wywołało zrozumiałe zainteresowanie. „A więc jednak można inaczej" – mówiono z satysfakcją. Próby wypadły pomyślnie. Międzynarodowa komisja sędziowska, mimo nielicznych głosów wahania i sprzeciwu, przyjęła ostatecznie pomiar ten za cenną zdobycz spadochroniarstwa sportowego. Zawodnicy zaufali przyrządom, które z powodzeniem zastępują sędziów, oczywiście do mierzenia odległości w promieniu 15 cm.

SŁABE BIURO

Na tegorocznych mistrzostwach biuro prasowe było jednym z najsłabiej zorganizowanych w ciągu ostatnich kilkunastu lat. Trzy zaledwie biuletyny (ubogie w treść) wydane w okresie mistrzostw świadczą o niezwykle miernej pracy tego biura. Dla przykładu podam, że jugosłowiańskie biuro prasowe w 1970 r. wydało 22 biuletyny, przy czym niemal każdy zawierał informacje o pogodzie, przebiegu konkurencji, spotkaniach itp. Wtedy zorganizowano kilka konferencji prasowych, w Szolnoku nie zwołano żadnej. W Jugosławii na przykład pracowało w nim kilku zaledwie dziennikarzy, w Szolnoku zatrudnionych było ponad dwudziestu pracowników biura. W Szolnoku dziennikarz zdany był wyłącznie na własną inicjatywę, pomysłowość i działanie. W Szolnoku nie pomyślano nawet o informacjach dla dziennikarzy. W pierwszych dniach mistrzostw dziennikarze przychodzili do biura prasowego, ale po zorientowaniu się, że nie uzyskają tam potrzebnych informacji przestali tam uczęszczać. Doszli o wniosku, że szkoda na to czasu.

PP JAK PAUL POLAND

Spotkałem go już trzykrotnie, a w Szolnoku po raz czwarty. W okresie swej młodości skakał ze spadochronem. Aktualnie ma 67 lat i wiele energii, aby towarzyszyć spadochroniarzom w okresie rozgrywania przez nich zawodów. Nazywa się **Paul Poland.** Kiedyś był górnikiem. Ubrany niedbale i na pierwszy rzut oka może uchodzić za żebraka. Noszona walizeczka (dyplomatka), zaklejona zresztą co najmniej setką emblematów i znaków lotniczych, wyprowadza jednak z błędu. Sprzedaje znaczki, widokówki, zdjęcia, proporczyki. Czy z tego się utrzymuje? Nie... z emerytury górniczej (jest Amerykaninem). Drobną sprzedaż, jaką się trudni, traktuje jako własną formę propagowania sportu spadochronowego. Mimo swego nazwiska polskiego nigdy nie był w naszym kraju. Zna go jedynie z prasy i książek.

WIZYTA

Na zaproszenie Węgierskiego Związku Obronnego przebywał z kilkudniową wizytą na mistrzostwach świata prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło.** Był na otwarciu mistrzostw, obserwował przebieg zawodów oraz żywo interesował się problemami, które nurtują polskich skoczków spadochronowych. Spotkania i rozmowy z zawodnikami pozwoliły mu – jak sam to stwierdził – na bardziej wszechstronne zorientowanie się w aktualnych kierunkach wyczynu spadochronowego na świecie.

JASZKISER

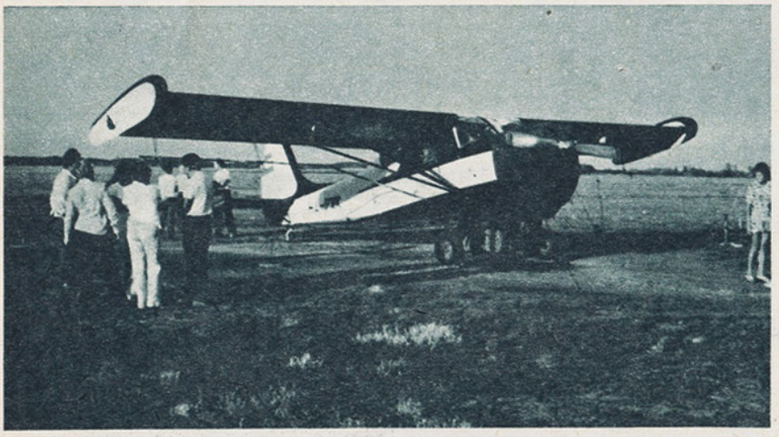
W odległości 40 km od Szolnoku położona jest niewielka miejscowość o nazwie Jaszkiser. Tutaj mieści się siedziba Państwowego Gospodarstwa Rolnego im. Kossutha. To ogromne przedsiębiorstwo rolne objęło patronat nad ekipą polską i 9 sierpnia zaprosiło ją do siebie. Zawodnicy z dużym zainteresowaniem obejrzeli między innymi pola ryżowe, hodowlę kaczek, wytwórnię naczyń kuchennych, elewator zbożowy, lądowisko, uprawę buraków i kukurydzy. O rozwoju tego gospodarstwa świadczy najlepiej fakt, iż planowany dochód na rok 1974 wyniesie 90 mln. forintów. Po uroczystym i jednocześnie serdecznym przyjęciu oraz wpisaniu się do księgi pamiątkowej, zawodnicy odjechali do Szolnoku. Polskich zawodników gościli: **Istvan Magyar, Józef Gocza, Lajos Gephard** oraz **Zoltan Banlaki.**

ZAMIEŃ SIĘ...

Pod koniec mistrzostw zawodnicy zamieniali między sobą co się dało, nie tylko najrozmaitsze emblematy, znaki spadochronowe, ale

Wspólne zdjęcie polskiej ekipy z kierownictwem Państwowego Gospodarstwa Rolnego Jaszkiser. Poniżej: Wizyta skoczków na lądowisku wspomnianego gospodarstwa rolnego. Na pierwszym planie polski „Gawron" użytkowany w pracach agrotechnicznych.

Polska spadochroniarka Grażyna Kudłek (pierwsza z lewej) wraz z innymi zawodnikami oczekuje na wezwanie do śmigłowca. Siedzący obok niej, to skoczek meksykański. Poniżej: radziecki kosmonauta Wiktor Gorbatko obserwuje przebieg skoków na celność lądowania.



SZOLNOK '74

koszulki, dresy, kaski i spadochrony. Tak więc dresy francuskie nosili Anglicy, Holendrzy i Szwedzi. Ubiory kubańskie — Hiszpanie. W tym niezwyktym przebraniu trudno było rozpoznać zawodników. Oto fragment małego zamieszania: Pewien dziennikarz pyta zawodnika w dresie z napisem „France", a ten mu odpowiada po hiszpańsku. Obaj mają zdziwione miny, przepraszają się i odchodzą.

SKRZYDEŁKO

Spadochrony o czaszy prostokątnej każdorazowo wzbudzały duże zainteresowanie nie tylko u obserwatorów, ale również zawodników. Demonstrowane przez cztery lata, po raz pierwszy na mistrzostwach świata doczekały się równouprawnienia czyli prawa startu. Skrzydełko, bo tak zdrobniale nazwano ten spadochron, wzbudzało zrozumiałe zaciekawienie także z innego powodu. Oto w kilku przypadkach spadochron ten nie otwierał się i zawodnik zmuszony był korzystać ze spadochronu zapasowego. Producenci stwierdzili krótko: nadal nie opracowany został całkowicie niezawodny system otwarcia spadochronu.

ZE SREBRNEGO PUCHARU

Nasze srebrne medalistki, które w Szolnoku zdobyły tytuł wicemistrzyń świata w skokach grupowych: **Grażyna Kudłek, Anna Kwaśnik, Krystyna Pączkowska, Małgorzata Trepka** i **Janina Zwierzchowska** zaprosiły drugą połowę ekipy na skromną uroczystość. Działo się to w Budapeszcie. Ze srebrnego pucharu, wypełnionego węgierskim winem, sączono płyn i dyskutowano o przyszłości polskiego sportu spadochronowego. Puchar krążył wolno od ust do ust, niczym indiańska fajka pokoju. Snuto śmiałe plany, przedkładano propozycje, wypowiadano swoje zdanie, często nawet krytyczne. Wszystkim, którzy zabierali głos zależało, aby w przyszłości nasze sukcesy na mistrzostwach świata można było podwoić. Tradycji stało się zadość. Powiedziano sobie więcej niż początkowo przypuszczano.

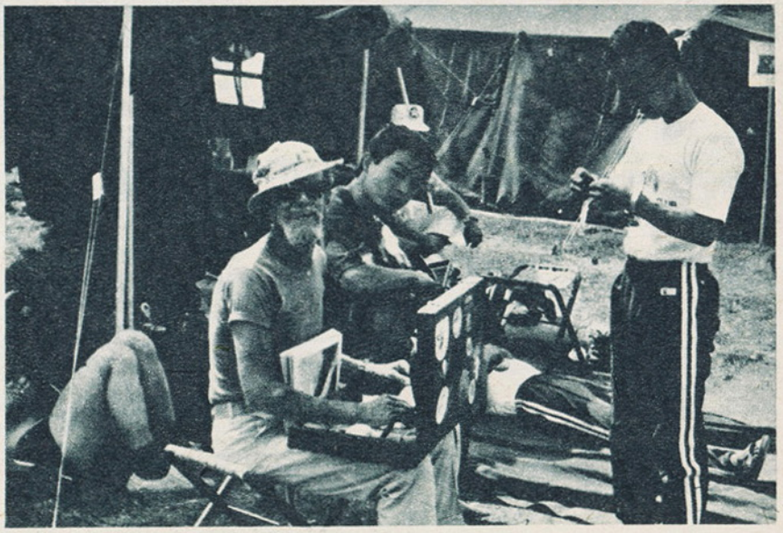
Ze swej strony dodam, że tam też byłem, wszędzie ekipie towarzyszyłem, z nią wino piłem.

(m)

Przyjaciel Polaków, Bela Papp, pracownik wydziału zagranicznego Węgierskiego Związku Obronnego (MHSz).

Trener kadry narodowej, Bolesław Gargała, na lotnisku w Szolnoku przy telemetrze.

Na prośbę polskiego dziennikarza, Paul Poland pozuje do zdjęcia przed namiotem japońskim. Na kolanach ma swój mini-kramik. Wszystkie zdjęcia: TM



POLAK MISTRZEM ŚWIATA W MODELARSTWIE KOSMICZNYM

EDWARD KUROWSKI

Zdjęcia: ZYGMUNT JANECKI

Zygfryd Franckiewicz, nasz pierwszy mistrz świata w modelarstwie kosmicznym na podium zwycięzców. Obok stoją: 2. A. Nikołow z Bułgarii i V. Constantinescu z Rumunii.

T. Taborski z CSRS demonstrował model samolotu rakietowego zdalnie sterowanego.

W dniach 4—9 września reprezentacja Aeroklubu PRL uczestniczyła w II Mistrzostwach Świata Modeli Rakiet, które odbyły się w Dubnicy, w CSRS.

Występ naszej reprezentacji zakończył się pełnym sukcesem. Już w pierwszym dniu, w konkurencji rakiet czasowych ze spadochronem, 1 miejsce i tytuł mistrza świata zdobył **Zygfryd Franckiewicz** z Aeroklubu Pomorskiego, osiągając czas 375 s. Również w tej kategorii rakiet zespół w składzie: **Z. Franckiewicz, Z. Majchrzak** i **R. Wróblewski** (wszyscy z Aeroklubu Pomorskiego), uzyskał 3 miejsce i tytuł wicemistrza świata. Oto wyniki zespołowe: 1. Bułgaria — 754 s, 2 USA — 728 s, 3. **Polska — 622** s, 4. Anglia — 545 s, 5. Rumunia — 453 s, 6. Jugosławia — 379 s, 7. CSRS — 262 s, 8. Hiszpania — 204 s.

W drugiej kategorii — rakietoplanach „Orzeł", zajęliśmy 6—7 miejsce wspólnie z reprezentacją USA. Na słaby wynik miał wpływ brak silników (od 20—40 Ns). Dotychczas w kraju stosowaliśmy silniki 5 Ns. Jednak dla informacji podaję, że na 21 zawodników nasi reprezentanci zajęli: **Henryk Meller** — 10 miejsce wynikiem 125 s, a **Zbigniew Majchrzak** — 14 miejsce wynikiem 47 s.

Wyniki zespołowe: 1. CSRS — 747 s, 2. Jugosławia — 459 s, 3. Anglia — 357 s, 4. Bułgaria — 244 s, 5. Rumunia — 188 s, **6—7. Polska,** USA — 172 s.

Dla nas szczególnie wzruszający był moment dekoracji Mistrza Świata, naszego reprezentanta, no i oczywiście Mazurek Dąbrowskiego jako pierwszy w czasie dekoracji mistrzów. Nastroje w naszej ekipie były doskonałe, mimo obawy czy zdołamy stawić czoła reprezentacjom przybyłym na mistrzostwa w pełnych składach osobowych (tj. po 9 zawodników), w stosunku do 6 zawodników naszej reprezentacji.

Nasi modelarze uwierzyli we własne siły mimo iż na nich spadły dodatkowe konkurencje (z braku 3 zawodników w reprezentacji) — potrafili walczyć aż do końca, wykorzystując wszystkie możliwości i umiejętności.

Efektem drugiego dnia konkurencji rakiet wysokościowych z obciążeniem było 2 miejsce **Zbigniewa Majchrzaka** i piękny wynik — 515 m, którym zdobył tytuł wicemistrza świata. **R. Wróblewski** osiągnął wynik 395 m, **Juliusz Jarończyk** — 394 m. Zespół w powyższym składzie **zajął 1 miejsce wynikiem** — 1 309 m, wyprzedzając: 2. Anglię — 1 152 m, 3. CSRS — 1 030 m, 4. Bułgarię — 941 m, 5. Rumunię — 887 m, 6. Jugosławię — 845 m, 7. USA — 410 m.

W rakietach wysokościowych z silnikiem 5 Ns zdołaliśmy jedynie wyprzedzić reprezentację Rumunii, zajmując 6 miejsce wynikiem — 985 m. Zespołowo punktacja przedstawiała się następująco: 1. CSRS — 1 610 m, 2. USA — 1 416 m, 3. Jugosławia — 1 370 m, 4. Anglia — 1 317 m, 5. Bułgaria — 1 296 m, **6. Polska — 985 m,** 7. Rumunia — 721 m. Na słaby wynik miał wpływ lot modelu rakiety **H. Mellera,** której punkty pomiarowe nie zauważyły i nie dokonały pomiaru. (Pomiary były dokonywane trzema teodolitami).

7 września została rozegrana konkurencja modeli redukcyjno-latających wysokościowych. Na starcie stanęło 14 zawodników i uzyskali oni następujące rezultaty:

1. Frebrey P. — Anglia — SKUA Mk 1	1 401 pkt.
2. Divis J. CSRS — SATURN 1B	1 327 pkt.
3. Kuhn H. — USA — D-REGION TOMAHAWK	1 278 pkt.
4. Larson D. — USA — D-REGION TOMAHAWK	1 237 pkt.
5. **Franckiewicz Z. — Polska — METEOR 3**	**1 212 pkt.**
6. Bocaniciu B. — Rumunia — DIAMANT B A22	1 195 pkt.
7. Kokoszewski T. — Polska — METEOR 2 k	**1 179 pkt.**
8. Madzarac A. Jugosławia — HONEST JOHN	1 165 pkt.
9. Meller H. — Polska — SATURN 1 b	**1 111 pkt.**
10. Madzarac D. — Jugosł. — MERCURY REDSTONE	1 075 pkt.

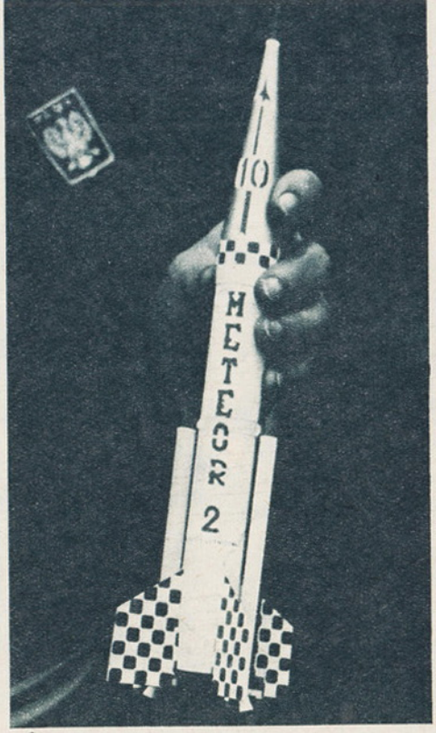
Miejsca zajęte przez naszych reprezentantów dały zespołowo **1 miejsce naszej drużynie,** która wynikiem — 3 502 pkt. zdobyła tytuł **zespołowego mistrza świata** w tej trudnej kategorii. Wyprzedziliśmy Jugosławię, która uzyskała 2 miejsce — 3 285 pkt., 3. USA — 2 515 pkt., 4. Anglię — 1 401 pkt.

Teraz już oczekiwała nas ostatnia konkurencja — starty modeli redukcyjno-latających. Uczestniczyło 18 zawodników. Zespół nasz zdobył **3 miejsce zespołowe** i tytuł **drużynowego wicemistrza świata.** Oto najlepsze wyniki:

1. Saffek O. — CSRS — SATURN 5	949 pkt.
2. Divis J. — CSRS — SATURN 1 b	940 pkt.
3. Horacek P. — CSRS — SOJUZ 1	937 pkt.
4. Urban K. — CSRS — SATURN 5	935 pkt.
5. Kuhn H. — USA — JAVELIN	881 pkt.
6. Lulev G. — Bułgaria — SATURN 5	861 pkt.
7. Langford J. — USA — ATHENA H	820 pkt.
8. Madzarac A. — Jugosławia — SATURN 5	814 pkt.
9. Madzarac D. — Jugosł. — MERCURY REDSTONE	771 pkt.
10. Jarończyk J. — Polska — DIAMANT B	**755 pkt.**
13. Franckiewicz Z. — Polska — SATURN 5	**689 pkt.**
14. Kokoszewski T. — Polska SATURN 5	**655 pkt.**

Drugie Mistrzostwa Świata Modeli Kosmicznych dobiegły końca. Poza osiągniętymi wynikami, zdobytymi tytułami mistrzów — dokonano szeregu spostrzeżeń, wymieniono doświadczenia, nawiązano wiele znajomości i przyjaźni. Atmo-

Tadeusz Kokoszewski z modelem „Saturna-V".



Polska rakieta „Meteor-2" konstrukcji T. Kokoszewskiego.

Zbigniew Majchrzak (z lewej) i Juliusz Jarończyk przygotowują model samolotu rakietowego.

Juliusz Jarończyk przed komisją sędziowską ze swoim dziełem — francuskim „Diamantem".

Członkowie ekipy USA demonstrują rakietę wysokościową.

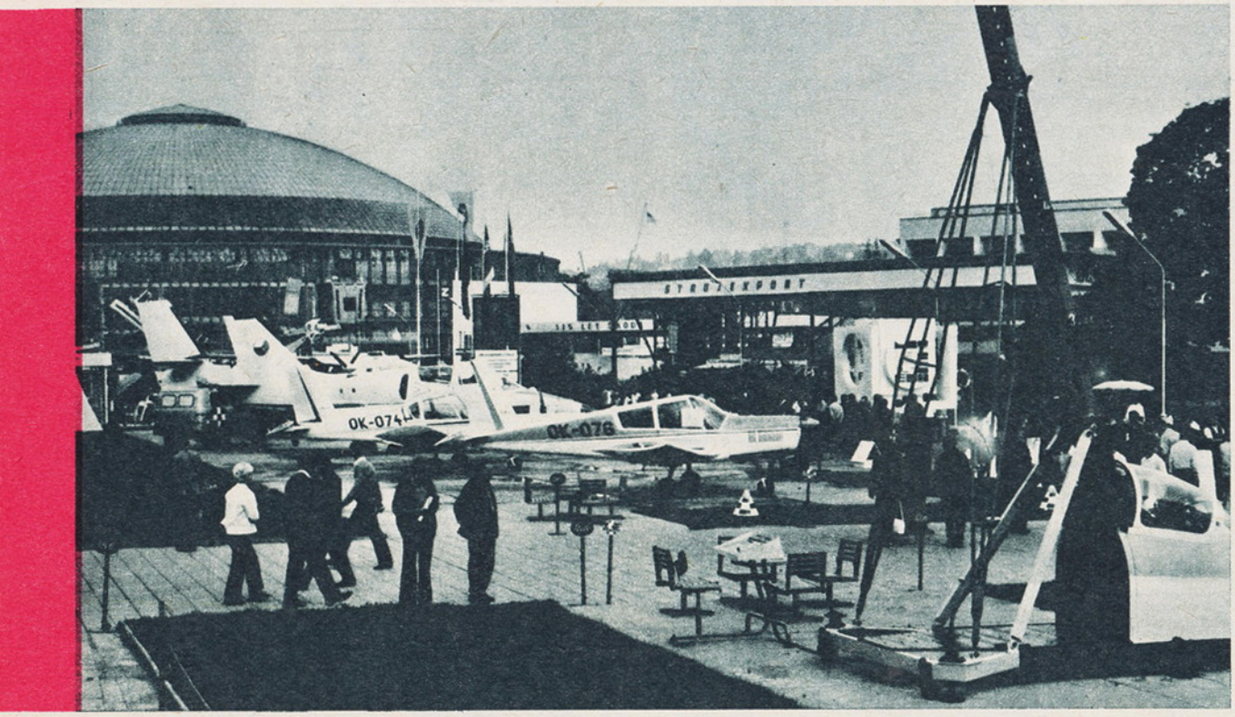
Ryszard Wróblewski i kierownik polskiej ekipy Edward Kurowski na starcie rakietoplanów — samolotów rakietowych.

Złoto, srebro i kryształy. Oto trofea, które zdobyli nasi zawodnicy na II Mistrzostwach Świata Modeli Kosmicznych. Zdjęcie: B. Koszewski

sfera przyjaźni i serdeczności przez cały czas towarzyszyła mistrzostwom. Organizator wywiązał się z nałożonych obowiązków bez zastrzeżeń. Samo otwarcie mistrzostw w dniu 4 września miało w sobie coś z olimpiady. Przyczyniły się do tego: przemarsz zawodników z flagami państw biorących udział w mistrzostwach, przemówienia przedstawicieli władz czechosłowackich, przedstawiciela FAI p. Petera Frebrey'a i ślubowanie sportowej rywalizacji. Po ślubowaniu nastąpił start wielkiej serii modeli rakiet, przemarsz zawodników przed trybuną, na której zajęli miejsca przedstawiciele władz SVAZARM-u i dubnickich zakładów przemysłowych. Również i zakończenie mistrzostw miało bardzo przyjemny przebieg.

Nasza reprezentacja spotykała się na każdym kroku z dużym zainteresowaniem. Mieliśmy propozycje wzięcia udziału w zawodach od Bułgarów, Rumunów i Jugosłowian, na prawach wymienności. Być może sprawa ta zostanie pozytywnie rozpatrzona przez władze Aeroklubu PRL, kiedy otrzymają one oficjalne zaproszenia do tych krajów. Taki trening zagraniczny przyniósłby wielką korzyść naszym zawodnikom przed następnymi mistrzostwami świata, które odbędą się prawdopodobnie w USA w roku 1976.

Wywalczone wyniki w CSRS zobowiązują na pewno wszystkich naszych modelarzy rakietowych do stałego wysiłku, jeszcze lepszych osiągnięć, tak aby można było wziąć udział w kolejnej imprezie międzynarodowej małego rakietownictwa.



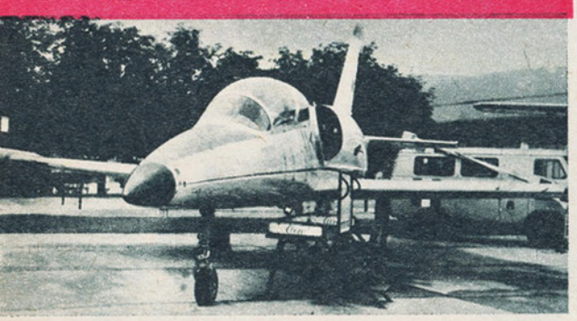
Widok ogólny ekspozycji lotniczej „Aero" na płycie wystawowej 16 Międzynarodowych Targów Technicznych w Brnie.

XVI Międzynarodowe Targi Techniczne w Brnie (CSRS). 80 000 m² powierzchni wystawowej w 19 pawilonach i tyleż samo na stoiskach odkrytych. Wystawców — ok. 1 800, w tym ok. 40% z CSRS (ponad 5 000 eksponatów) i ok. 60% z zagranicy (z 29 krajów świata — również z PRL). O Złote Medale Targów przyznawane przez międzynarodowe jury za najlepsze wyroby o najwyższym poziomie technicznym ubiegało się ok. 400 eksponatów. Otrzymał co 10 kandydat. Liczba zwiedzających — ponad 400 000. Są to największe i najważniejsze targi międzynarodowe Czechosłowacji, o światowej renomie. Wśród licznych sympozjów i konferencji specjalistycznych towarzyszących Targom odbyła się również Międzynarodowa Konferencja Redaktorów Prasy Technicznej.

2-miejscowy samolot sportowy Zlin Z-42MU z silnikiem M-137A o mocy 180 KM. Zakres prędkości — 230 i 97 km/h. Zasięg — 600 do 1100 km.

4-miejscowy samolot sportowo-turystyczny Zlin Z-43. Silnik M-337 o mocy 210 KM. Zakres prędkości — 235 i 96 km/h. Zasięg — 610 do 1100 km.

14 do 21-miejscowy samolot komunikacyjny L-410A „Turbolet". Silniki kanadyjskie PT-6A-27 o mocy 2 × 715 KM. Zakres prędkości — 380 i 123 km h. Zasięg (rezerwa 30 min.) — 200 do 1300 km.



2-miejscowy odrzutowiec szkolno-treningowy L-39 „Albatros". Silnik AI-25W o ciągu max. — 1720 kG. Zakres prędkości — 750 i 155 km/h. Zasięg — 910 do 1090 km. W głębi — mikrobus z automatem diagnostycznym AKZ-KL-39.

BRNO '74

KORESPONDENCJA WŁASNA Z CSRS

Tradycyjnie, we wrześniu blisko półmilionowe piękne miasto Brno staje się przez kilka dni nieoficjalną stolicą światowego przemysłu maszynowego. Sprawiają to wiekie targi międzynarodowe, znane od 1959 r.

Cóż lotniczego zdarzyło się w tym roku na targach technicznych w Brnie?

Dwa pawilony oraz obszerna płyta wystawowa były wypełnione kilkuset eksponatami bezpośrednio związanymi z lotnictwem. Tu pokazano czechosłowackie i radzieckie propozycje targowe.

SAMOLOTY

Czechosłowacja wystawiła samoloty sportowo-turystyczne Zlin Z-42MU (nowa wersja ze śmigłem V503A, płetwą grzbietową z dopuszczalnymi przeciążeniami + 5 i 3,2 g) i Z-43, odrzutowy samolot szkolno-treningowy L-39 „Albatros" oraz dwusilnikowy, turbośmigłowy samolot pasażerski L-410A „Turbolet" (wersja ze zwiększonym rozstawem kół podwozia). Wspomniano również o istniejącej już wersji aerofotogrametrycznej L-410AF.

Na stoisku radzieckim pokazono duże modele odrzutowych pasażerskich samolotów Tu-144 i Tu-154.

SILNIKI

W naturze wystawiono tylko jeden silnik: czechosłowacki turbośmigłowy M-601 o mocy ok. 700 KM, który znajduje się w końcowej fazie prób. Jest on przeznaczony m. in. dla samolotów L-410 „Turbolet".

SYSTEM L-39

Wspomniany przed chwilą samolot L-39 „Albatros" był pokazany wraz z całym systemem urządzeń pomocniczych, a mianowicie: symulatorem lotu TL-39, symulatorem skoku z fotelem wyrzucanym NK-TL 29/39 oraz z przewoźnym, automatycznym stanowiskiem diagnostycznym AKZ-KL-39. Taki system ułatwia szkolenie i naziemną obsługę samolotu.

SYMULATOR LOTU

Dzięki uprzejmości konstruktorów symulatora mogłem odbyć 15-minutowy lot pozorowany na samolocie odrzutowym L-39. A oto wrażenia.

Kabina pilota w symulatorze nie różni się od kabiny samolotu. Pilot symulatora odbiera wszelkie doznania dźwiękowe, wzrokowe i położeniowe właściwe dla danej fazy startu lub lotu. Instruktor może pozorować: uszkodzenie silnika, przyrządów pokładowych i radionawigacyjnych, pożar oraz konieczność skoku spadochronowego.

Właśnie podczas mego „lotu", gdy uporałem się szczęśliwie z rozruchem silnika, startem i wznoszeniem — usłyszałem nagle zanik szumu silnika, a wysokość lotu zaczęła gwałtownie spadać. Jakoś udało mi się ponownie uruchomić silnik i w ostaniej chwili z poziomu 10 m nad lotniskiem znów wznieść się na 3000 m. A tutaj kolejna niespodzianka — raptem samolot znalazł się na plecach (tak wskazywał sztuczny horyzont). Ki diabeł? Wyjrzałem z kabiny, a tu wszystko w porządku: horyzont jak trzeba, pode mną szachownice pól, osiedla, a w dali — lotnisko. Wziąłem radionamiar i wyszedłem na pas lotniskowy. Wypuściłem podwozie, otworzyłem klapy i po chwili wylądowałem. W ostatniej chwili, już podczas dobiegu, musiałem skontrować samolot nogą, bo umykał mi z pasa.

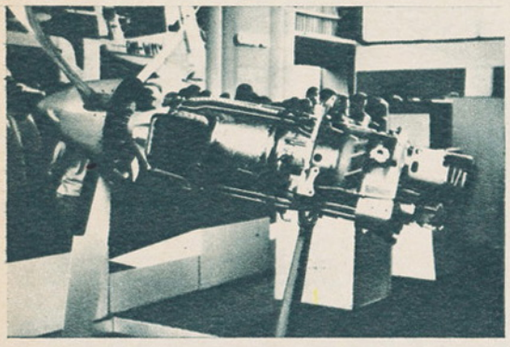
Udało się, ale z kabiny wyszedłem spocony. Dopiero na „ziemi" dowiedziałem się, że to instruktor celowo spowodował awarię silnika i urządzeń pokładowych samolotu ku radości licznych widzów, którzy cały mój „lot" śledzili na ekranie i wskaźnikach.

Symulator zawiera 4000 tranzystorów, analogową maszynę matematyczną, 2 kamery telewizyjne, ok. 100 km przewodów, może pracować nieprzerwanie przez 16 h dziennie z okresem ufności ok. 25 h, a wszystko po to, aby móc wyszkolić pilota zupełnie bezpiecznie i 10 razy taniej niż na samolocie. Tak twierdzili konstruktorzy tego symulatora, który otrzymał Złoty Medal na tegorocznych targach w Brnie. A skoro jesteśmy przy wyróżnieniach, to warto dodać, że Złoty Medal zdobył również polski kombajn zbożowy „Bizon — Gigant", przy którym trudzili się m. in. nasi naukowcy lotniczy.

SYMULATOR SKOKU

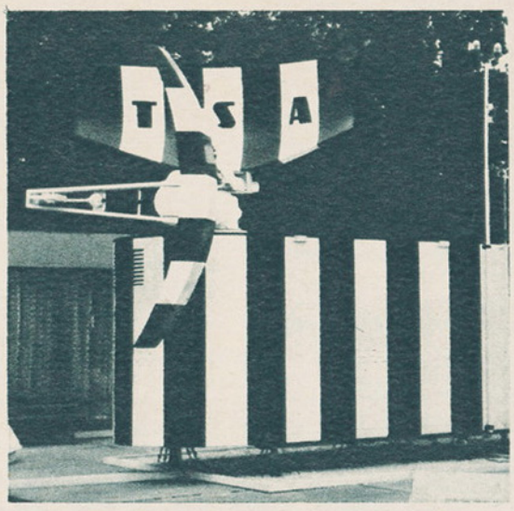
Co pół godziny rozlegał się głośny huk i pod szczyt 8-metrowej prowadnicy wzlatywał fotel

Symulator skoku ratowniczego NK-TL-29/39 w chwilę po odpaleniu fotela wyrzucanego.



Silnik turbośmigłowy M-601 ze śmigłem V-508.

Symulator lotu TL-39. Na pierwszym planie — stanowisko instruktora z ekranem TV, sterownicami samolotowymi, tablicą pokładową, pulpitem kontrolnym i programowym oraz rejestratorami przebiegu lotu. Z prawej — kabina samolotu z możliwością pochyleń i przechyleń 2 × 90° (i ich kombinacji) oraz obrotów 360°. W głębi — makieta lotniska z kamerami TV. Druga makieta, to plastyczna mapa terenu.



Mały radiolokator lotniskowy OPRL-4.

Stoiska ze sprzętem spadochronowym ZSRR i CSRS.

wyrzucany z kukłą pilota. Na ten pokaz działania symulatora skoku ratowniczego z samolotu L-39 (lub L-29) zawsze czekały tłumy publiczności. Symulator NK-TL-29/39 ma potrójne zabezpieczenie dla trenującego pilota oraz wykazuje żywotność niezbędną do wykonania 10 000 skoków pozorowanych w okresie 10 lat.

AUTOMAT DIAGNOSTYCZNY

Mikrobus z ruchomą sondą, to naziemne automatyczne stanowisko diagnostyczne KL-39 do obiektywnej kontroli technicznej płatowca, silnika, wyposażenia i osprzętu samolotu L-39. Program obejmuje pomiar kontrolny 237 parametrów, z czego 120 może być dokonanych w czasie 30 min., np. podczas przygotowania samolotu do startu. Jedno urządzenie może obsługiwać 10—12 samolotów.

OSPRZĘT LOTNICZY

W dziale osprzętu można było obejrzeć liczne przyrządy pokładowe, radiostacje lotnicze, elementy hydrauliki i pneumatyki lotniczej oraz zespoły kół i chowanego podwozia produkcji CSRS.

Elektroniczny sprzęt pomiarowo-kontrolny oraz obrabiarki i nowości technologiczne przydatne dla lotnictwa można było spotkać na stoiskach wielu firm z całego świata.

OSPRZĘT LOTNISKOWY

Zwracał tutaj uwagę czechosłowacki przewoźny radiolokator lotniskowy Tesla OPRL-4 zbudowany na układach scalonych, dzięki czemu ma małe wymiary. Może on kontrolować obszar powietrzny do 50 km, naprowadzać samoloty z dowolnego kierunku na ścieżkę schodzenia, kontrolować przebieg podejścia do lądowania w azymucie i elewacji, identyfikować samoloty, kontrolować i mierzyć wysokość lotu przy podejściu samolotu do lądowania oraz kontrolować sytuację meteorologiczną w bezpośredniej okolicy lotniska. Radiolokator ten został wyróżniony Złotym Medalem tegorocznych targów.

Przenośne urządzenie oświetlające małe heliporty śmigłowcowe oraz różne wyposażenie oświetlające i pomocnicze dla dużych lotnisk też zasługiwało na odnotowanie.

SPADOCHRONY

Spadochrony, i to liczne, były wystawione na stoiskach — radzieckim i czechosłowackim. Był też pokazany nowoczesny ubiór skoczka spadochronowego oraz wyposażenie pomocnicze, jak hełmy, buty, automaty otwierające, urządzenie do samoczynnego pomiaru celności skoku itd.

Jako ciekawostkę można odnotować fakt uratowania się szybownika na spadochronie sportowym ZL-62 (CSRS) po wypadku na wysokości zaledwie 80 m. Spadochron ma czas otwarcia — 3 s.

POKAZY W LOCIE

Piękna pogoda stanowiła godną oprawę dla 20-minutowego pokazu w locie samolotów i szybowców. Na małej wysokości (rzędu 100 m), nad targową ekspozycją lotniczą kręciły efektowną akrobację samoloty L-39 „Albatros", Z-526AFS, Z-42M i Z-726. Dwusilnikowy L-410A „Turbolet" demonstrował zuchwałe loty z jednym pracującym silnikiem. Poza tym Z-43 holował szybowiec L-13 „Blanik". Nie zabrakło też samolotu rolniczego Z-37 „Ćmelak" oraz przelotów 3 maszyn sportowych w bardzo zwartym szyku defiladowym — skrzydło w skrzydło, również w locie odwróconym.

JUBILEUSZE

Tegoroczne Międzynarodowe Targi Techniczne w Brnie przebiegały pod hasłami wielu jubileuszy i tzw. okrągłych dat. A więc: 25-lecia RWPG, 20-lecia sportu spadochronowego i 25-lecia przemysłu spadochronowego w CSRS, 40-lecia zakładów lotniczych Zlin, 55-lecia zakładów lotniczych Letov (najstarszych w CSRS) i 56-lecia przemysłu lotniczego w CSRS. Te daty znalazły swoje odbicie w dekoracji pawilonów i w sumowaniu dorobku.

SŁOWO O PRZYSZŁOŚCI

Zebrało się nas spore grono: czechosłowacki konstruktor silników lotniczych, czechosłowacki pilot doświadczalny i konstruktor samolotów sportowych, dziennikarze lotniczy z CSRS i NRD oraz niżej podpisany.

Zaproponowałem dyskusję na temat: **Samolot sportowo-turystyczny roku 2000.** Z początku szło opornie, ale potem... niesposób było zakończyć dyskusji, tak była zażarta. No, i ciekawa. Podsumowując krótko: Konstruktor samolotów sportowych był zdania, że przetrwa samolot klasyczny z silnikiem tłokowym (może z krążącym tłokiem), metalowy (nie wierzy zbytnio w przyszłość tworzyw sztucznych), maksymalnie prosty, że rozwój dzisiejszego samolotu pójdzie drogą ewolucji, a nie rewolucji technicznej. Obok niego będzie wyczynowy samolot sportowy z silnikiem turboodrzutowym, dalej — mini-wiatrakowiec, motoszybowiec w rodzaju dzisiejszych RF-5 oraz (uwaga!)... lotnie. Szybowce i szybowce z pomocniczymi silnikami mają być tylko domeną fanatyków sportu.

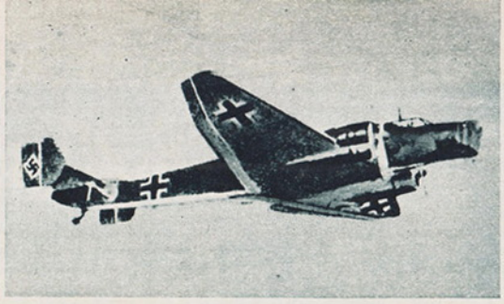
Innego zdania był konstruktor silników. Jest przekonany o przyszłości napędu turboodrzutowego (silniki dwuprzepływowe). Silniki tłokowe (w obojętnej postaci), jeśli w ogóle przetrwają, to będą zupełnym marginesem. Silniki turbośmigłowe znikną, jako mało sprawne. Wierzy w rewolucję techniczną w lotnictwie sportowo-turystycznym (napęd odrzutowy). Nie wierzy natomiast w wiatrakowce (mimo tylu lat rozwoju, żaden dotąd nie był produkowany masowo). Dopuszcza możliwość napędu elektrycznego w lotnictwie i oczekuje, że samolot stanie się pionowzlotem (dzięki silnikom odrzutowym). Natomiast nie widzi rozwoju lotni. Przypuszcza, że nastąpią wypadki śmiertelne i cała zabawa się skończy.

Dziennikarze próbowali forsować znane z literatury fantastyczno-naukowej indywidualne wiropłaty plecakowe, pasy rakietowe itp. Odpowiedź specjalistów była krótka: Rzecz technicznie możliwa, ale organizacja bezpieczeństwa i kontroli tak masowego ruchu powietrznego raczej nie do rozwiązania... .

Trudno, pożyjemy — zobaczymy!

Tekst i zdjęcia: JANUSZ WOJCIECHOWSKI

SAMOLOTY Z KTÓRYMI WALCZYLI POLACY



JUNKERS JU-86 D

Obok nowoczesnych bombowców He-111 i Do-17, we wrześniu 1939 r. Niemcy użyli do bombardowania Polski jedną grupę bombową samolotów o niższych siągach. Były to Ju-86, działające z lotnisk na Pomorzu. Kontakt z nimi mieli głównie polscy myśliwcy Brygady Pościgowej i Eskadry 131 oraz 132 (przydzielone do Armii Poznań) i oni to zaliczyli zestrzały (2 — Brygada Pościgowa i 5 — myśliwcy Armii Poznań).

Ju-86 został zaprojektowany w zakładach Junkersa pod kierunkiem E. Zindla do celów transportowych — cywilnych i wojskowych, jako jeden z niewielu samolotów z silnikami wysokoprężnymi (Diesel). Pierwszy prototyp Ju-86a oblatano 4.XI.1934 r. w wersji bombowej z silnikami zastępczymi. W styczniu 1935 r. oblatano drugi prototyp, który posiadał już silniki wysokoprężne Jumo-205 Diesel i obrotowe stanowisko strzeleckie w przodzie kadłuba. W 1936 r. została opracowana wersja Ju-86K, która z różnymi silnikami angielskimi (nie wysokoprężnymi) była produkowana na eksport, a nawet budowana z licencji w Szwecji, jako B-3. Samoloty transportowe (także pasażerskie) również były eksportowane do wielu krajów pod oznaczeniem Ju-86Z. Doświadczenia zebrane przy transportowcach wykorzystano przy bombowym Ju-86D, który w 1936 r. pojawił się w służbie. Pod koniec 1937 r. 5 maszyn wysłano do Hiszpanii dla zebrania doświadczeń bojowych. Ze względu na kłopoty z obsługą silnika wysokoprężnego w warunkach polowych, ocena nie była dobra. Wprawdzie powstały nowe wersje: Ju-86E (1937 r.) i Ju-86G (1938 r.), ale i one oraz wcześniejsze odmiany były wycofywane ze służby liniowej do szkolenia i transportu. W 1939 r. tylko jedna grupa bombowa posiadała Ju-86D. Dla utrzymania Ju-86 w służbie liniowej, w 1940 r. przerobiono go na wysokościowy bombowiec i samolot rozpoznawczy, oznaczony Ju-86P. Miał on kabinę ciśnieniową i silniki Jumo-207A z 2 sprężarkami. Niewielka liczba Ju-86P działała skutecznie do czasu pojawienia się „Spitfire-V". Ostatnią wersją był Ju-86R z silnikami Jumo-208, dającymi pułap 15 850 m. Miał on dodatkowy silnik DB-605 do napędu sprężarek. Ogółem wykonano ok. 500 samolotów Ju-86 różnych wersji.

Konstrukcja całkowicie metalowa. Podwozie składane na zewnątrz. Górne i dolne stanowiska strzeleckie otwarte.

Napęd: 2 silniki wysokoprężne Jumo-205 (tłoki umieszczone przeciwbieżnie parami w jednym cylindrze) o mocy po 600 KM.

Uzbrojenie: 3 ruchome k. masz. MG-15 (kal. 7,9 mm) po jednym w każdym stanowisku. Uchwyty dla 800 kg bomb w komorze bombowej w kadłubie.

DANE TECHNICZNE

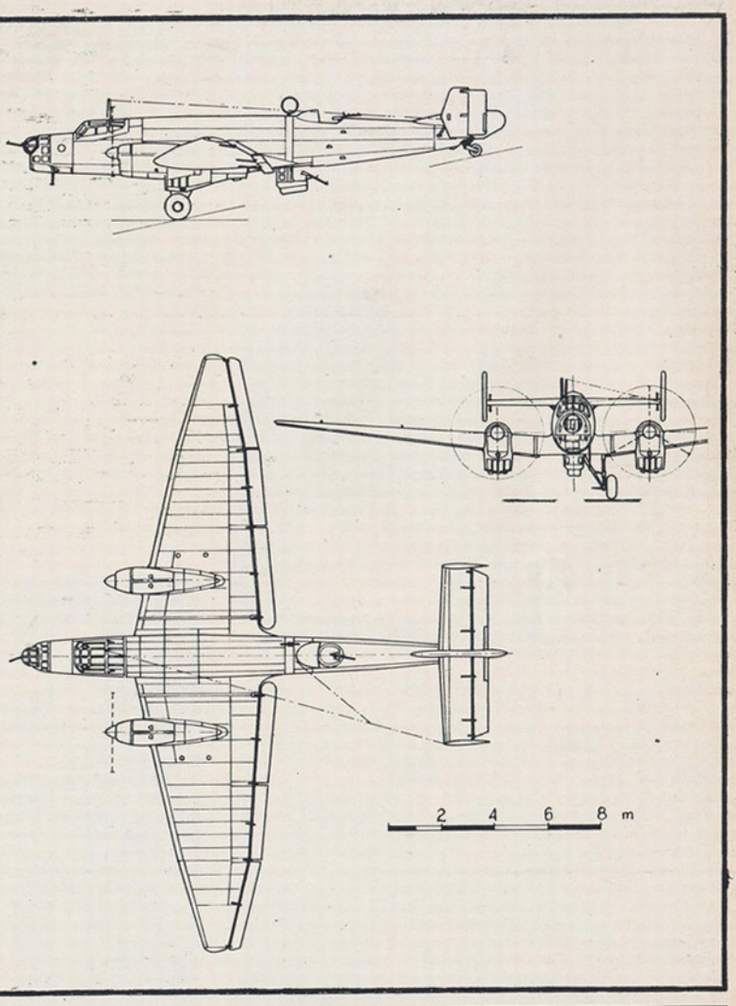
Wymiary: Rozpiętość — 22,5 m, długość — 17,6 m, wysokość — 4,7 m, pow. nośna — 82 m².

Masy: Masa własna — 5 355 kg, masa użyteczna — 2 845 kg, masa całkowita max. — 8 200 kg.

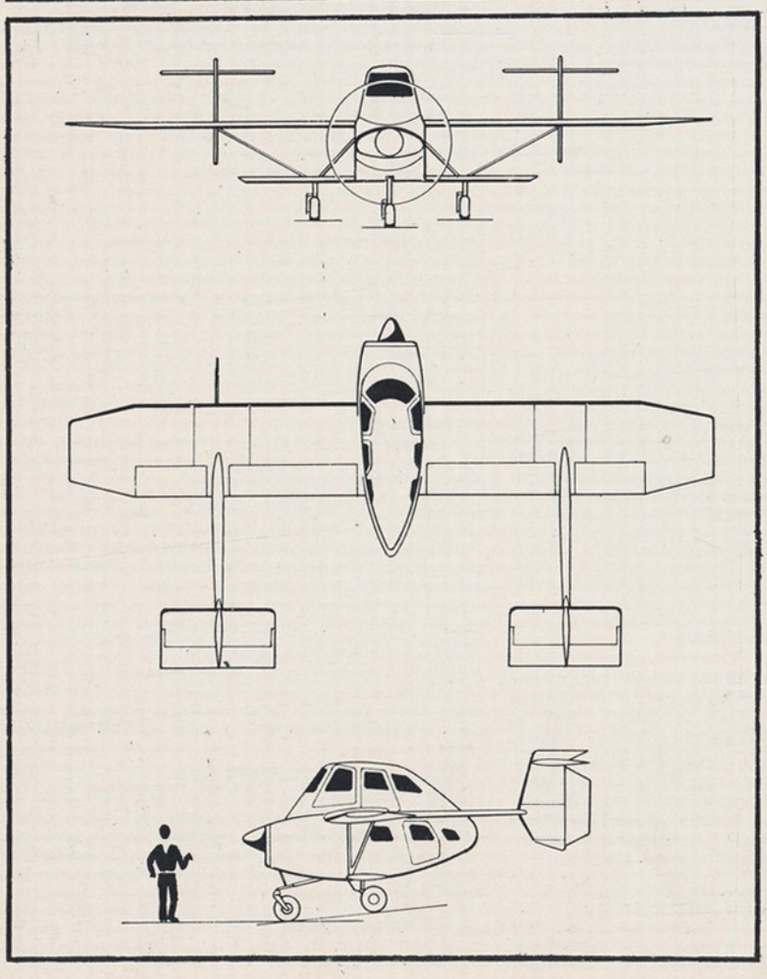
Osiągi: Prędkość max. — 300 km/h, prędkość przelotowa — 275 km/h, prędkość lądowania — 96 km/h, pułap — 5 900 m, zasięg — 1 500 m.

(W. S.)

Na rysunku: Ju-86D. Na zdjęciu: Ju-86E.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



TRANSAVIA PL-12 U „FLYING MANGO"

Opisywany w „SP" nr 33/1974 r. samolot rolniczy PL-12 „Airtruk", budowany w Australii przez wytwórnię Transavia, posiada również wersję wielozadaniową, oznaczoną PL-12U (utility). Samolot ten został nazwany „Flying Mango", gdyż obły, spłaszczony kształt kadłuba gondoli przypomina nieco ten egzotyczny owoc. „Flying Mango" może przewozić 4 pasażerów lub (po wyjęciu foteli) 680 kg dowolnego ładunku. Jako samolot sanitarny może zabrać pilota, lekarza i 2 chorych na noszach. Samolot można używać również do aerofotogrametrii, zwiadu geofizycznego itp. Może mieć też zastosowanie wojskowe. Przewidziana jest wersja na pływakach. Oblot prototypu odbył się 16.XII.1970 r.

PL-12U „Flying Mango" jest jednosilnikowym zastrzałowym półtoraplatem konstrukcji metalowej.

Krótki kadłub-gondola mieści w przodzie silnik, nad nim kabinę pilota. Za pilotem jest jedno miejsce pasażerskie (tyłem do kierunku lotu). W dolnej części kadłuba, za silnikiem, są dalsze miejsca, z dostępem przez boczne drzwi. Skrzydła główne prostokątne, z trapezowymi końcówkami, mają profil NACA-23012 i wsparte są systemem zastrzałów o kadłub i dolne, pomocnicze skrzydełka. Krótkie lotki i klapy w częściach przykadłubowych. Usterzenie samolotu jest podwójne i składa się z osobnych zespołów przytwierdzonych do głównego płata przy pomocy rurowych belek-wysięgników. Każdy zespół składa się z usterzenia pionowego i krótkiego usterzenia poziomego umieszczonego u góry, ponad sterem kierunku. Oczywiście sterowanie jest sprzężone. Podwozie trójkołowe z kołem przednim, nie chowane. Zawieszenie wszystkich kół — wahaczowe.

Silnik tłokowy, płaski, Rolls-Royce/Continental IO-520 D o mocy 300 KM. Smigło dwułopatowe metalowe przestawialne McCauley o średnicy 2,23 m. Zbiorniki skrzydłowe mieszczą 360 l paliwa.

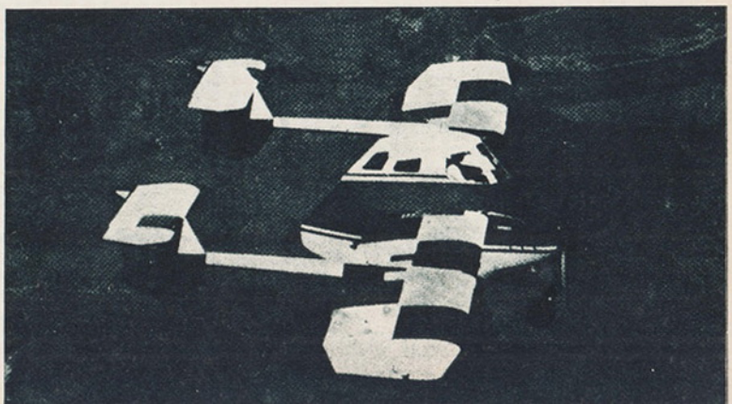
(J. S.)

DANE TECHNICZNE

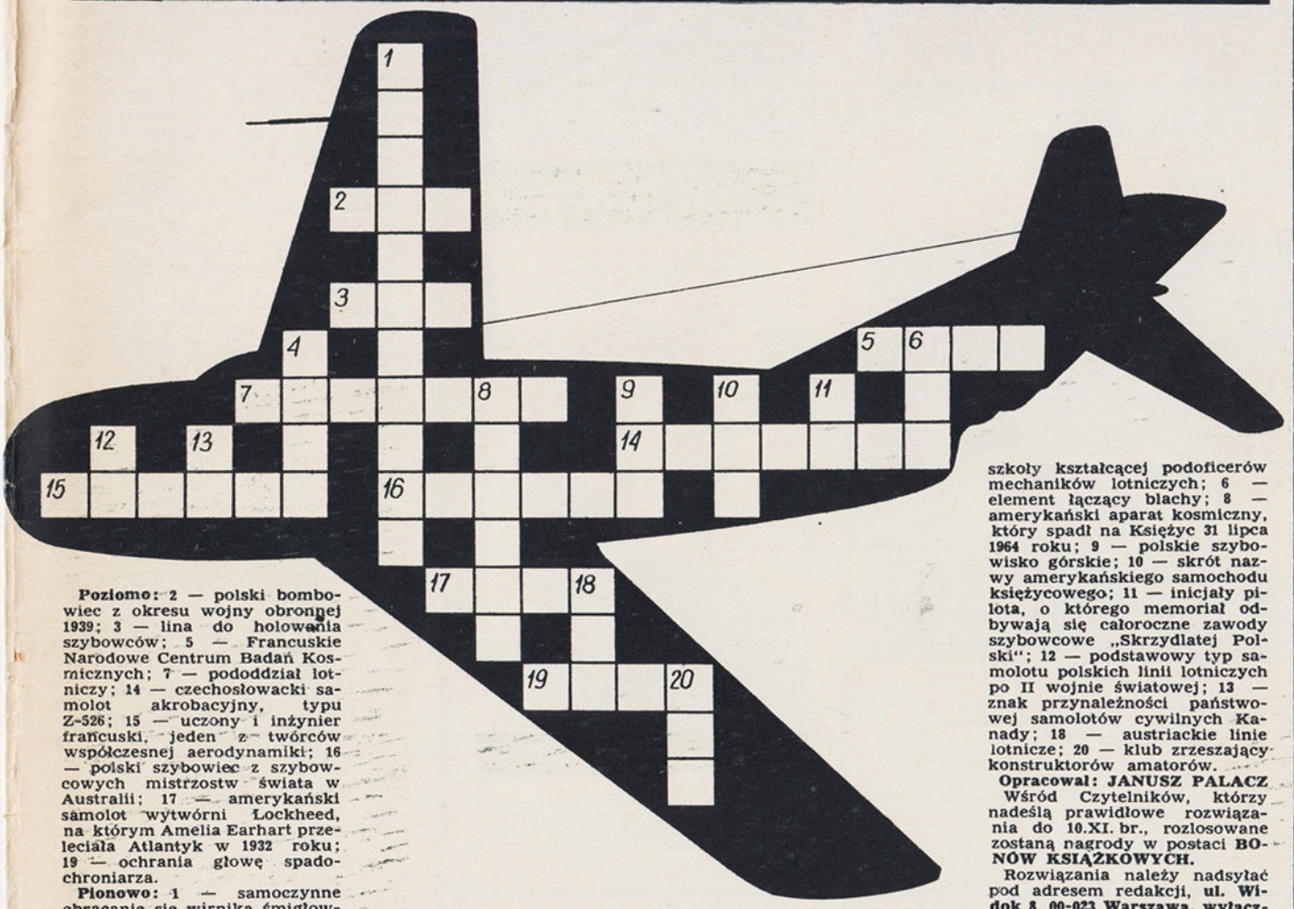
Wymiary: Rozpiętość — 12,15 m, długość — 6,40 m, wysokość — 2,79 m, pow. nośna — 23,80 m², wymiary kabiny — 2,74 × 0,97 × 2,11 m, pojemność kabiny — 2,1 m³.

Masy: Masa własna — 830 kg, ładunek użyteczny — 680 kg, masa całkowita — 1 720 kg, obciążenie pow. — 72,3 kg/m², obciążenie mocy — 5,74 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. — 208 km/h, prędkość przelotowa — 188 km/h, prędkość minimalna — 97 km/h, wznoszenie — 4,1 m/s, pułap — 3 200 m, zasięg — 1 200 do 1 300 km, rozbieg — 274 m, start na 15 m — 457 m, dobieg — 183 m.



KRZYŻÓWKA



Poziomo: 2 — polski bombowiec z okresu wojny obronnej 1939; 3 — lina do holowania szybowców; 5 — Francuskie Narodowe Centrum Badań Kosmicznych; 7 — pododdział lotniczy; 14 — czechosłowacki samolot akrobacyjny, typu Z-526; 15 — uczony i inżynier francuski, jeden z twórców współczesnej aerodynamiki; 16 — polski szybowiec z szybowcowych mistrzostw świata w Australii; 17 — amerykański samolot wytwórni Lockheed, na którym Amelia Earhart przeleciała Atlantyk w 1932 roku; 19 — ochrania głowę spadochroniarza.

Pionowo: 1 — samoczynne obracanie się wirnika śmigłowca pod wpływem sił aerodynamicznych; 4 — skrót nazwy szkoły kształcącej podoficerów mechaników lotniczych; 6 — element łączący blachy; 8 — amerykański aparat kosmiczny, który spadł na Księżyc 31 lipca 1964 roku; 9 — polskie szybowisko górskie; 10 — skrót nazwy amerykańskiego samochodu księżycowego; 11 — inicjały pilota, o którego memoriał odbywają się całoroczne zawody szybowcowe „Skrzydlatej Polski"; 12 — podstawowy typ samolotu polskich linii lotniczych po II wojnie światowej; 13 — znak przynależności państwowej samolotów cywilnych Kanady; 18 — austriackie linie lotnicze; 20 — klub zrzeszający konstruktorów amatorów.

Opracował: JANUSZ PALACZ

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 10.XI. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci **BONÓW KSIĄŻKOWYCH.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, **ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.**

B. T. RIZNER — Związek Radziecki, Moskwa I-243, ul. Jaroslawskaja d. 10 kw. 21. Interesuje się lotnictwem. Kolekcjonuje plastykowe modele samolotów oraz książki i czasopisma lotnicze różnych krajów. Chciałby korespondować z kolegami o podobnych zainteresowaniach oraz wymieniać z nimi materiały lotnicze i modele samolotów.

*

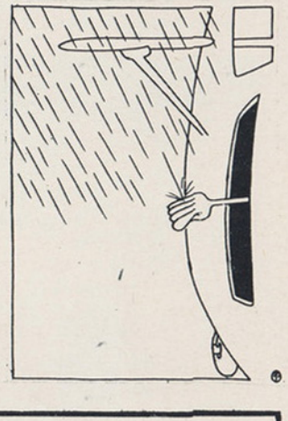
ZBIGNIEW ZBYSZYŃSKI — ul. Unisławy 6/36, 71-402 Szczecin 5. Wymieni plastykowe modele) w skali 1:72) „Spitfire", Mü-2, La-7, MiG-19, Avia B-53A i Il-10 na inne modele w tej samej skali.

*

KRZYSZTOF CIEŚLAWSKI — ul. Wiśniowa 9/24, 43-300 Bielsko-Biała. Odstąpi następujące czasopisma i książki: „BILL" — pojedyncze numery z lat 1970—1973; „Modelarz" — pojedyncze numery z lat 1973—1974; „Plany Modelarskie" — numery 49, 52, 55 i 56; „Modelist-Konstruktor" — numery 7—12 z 1973 r. i 1—8 z 1974 r.; książki — W. Schier „Miniaturowe lotnictwo" i „Samoloty w historii i w miniaturze", J. Wojciechowski „Radiomodele" i „Budowa i pilotaż radiomodeli", A. Rachwał „Lotnicze modele wyczynowe na uwięzi".

*

MAREK JÓZEFOWICZ — ul. Elbląska 12 m. 59, 01-737 Warszawa. Zwraca się niniejszym do przyjaciół lotnictwa o odstąpienie mu brakującego do kompletu numeru 33 „Skrzydlatej Polski" z 1974 r. W zamian może przekazać inne tegoroczne numery „Skrzydlatej". Poszukuje też książek: A. Kurowski „Lotnictwo polskie do 1939 r.", S. Łaszkiewicz „Opowieści róży wiatrów", J. Wojciechowski „Przegląd samolotów myśliwskich", P. Elsztein „Przegląd samolotów bombowych". W zamian może zaoferować kilka innych tytułów.



POCZTA

JAK KUPIC SZYBOWIEC

„Mój krewny, zamieszkujący w Kanadzie, jest pilotem szybowcowym. Ostatnio prosił mnie listownie, abym zorientował się w możliwościach zakupu w Polsce szybowców typu „Cobra", „Foka", „Jantar", „Pirat" i „Bocian" — pisze **Ryszard Tymczyszyn z Prochowic.**

„Czy istnieje możliwość kupna szybowca „Pirat" przez osobę zamieszkałą za granicą? — pyta **Roman Piórkowski z Nowego Warpna.**

Sprzedażą i eksportem polskiego sprzętu lotniczego zajmuje się **Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego Przemysłu Lotniczego PEZETEL — ulica Przemysłowa 26, 00-950 Warszawa, telefon 28-50-71.** Adres telegraficzny: **PEZETEL.** Telex: **81-34-30, 81-33-14.**

STEWARDZI I STEWARDESY

Janina Ząbkowska — Łódź, Grażyna Witas — Zielonka, Jan Biernacki — Białystok. Na życzenie zawarte w listach informujemy o możliwościach zdobycia pracy w Polskich Liniach Łotniczych LOT w charakterze stewarda (stewardesy) pokładowego.

Polskie Linie Lotnicze LOT prowadzą właśnie rekrutację kandydatów na stewardów i stewardesy latające. Wymagane warunki: **wiek 20—27 lat; wykształcenie co najmniej średnie; stan zdrowia według wymogów Instytutu Medycyny Lotniczej; dobra znajomość dwóch języków obcych spośród angielskiego, niemieckiego, rosyjskiego i francuskiego; stałe zameldowanie na terenie Warszawy lub w promieniu 30 km; wzrost co najmniej 160 cm dla kobiet i 175 cm dla mężczyzn oraz szczupła sylwetka; dobre warunki zewnętrzne; uregulowany stosunek do służby wojskowej (mężczyźni).**

Kandydaci i kandydatki powinni zgłaszać się osobiście z podaniem, odpisem świadectwa dowodem osobistym do **Działu Kadr PLL LOT — Warszawa, ul. 17 Stycznia 39. pokój 24, I piętro.**

KSIĄŻKI LOTNICZE WKIŁ

J. Babiejczuk, J. Grzegorzewski — LOTNICTWO KRAJU RAD. Wyd. 1, cena 40 zł;

F. Borodzik — BUDOWA SILNIKA (szkolenie samolotowe). Wyd. 1, cena 23 zł;

F. Borodzik, H. Kamiński, J. Krężalek — LOTNICTWO GOSPODARCZE. Wyd. 1, cena 20 zł;

W. Cheda, M. Malski — TECHNICZNY PORADNIK LOTNICZY. Silniki. Wyd. 1, cena 75 zł;

B. Gruchelski, K. Szumielewicz, T. Wanat. — PRZEGLĄD I NAPRAWA SPRZĘTU LOTNICZEGO. Wyd. 1, cena 65 zł;

A. Rachwał — LOTNICZE MODELE WYCZYNOWE NA UWIĘZI. Wyd. 1, cena 40 zł;

W. Schier — MINIATUROWE LOTNICTWO. Budowa modeli samolotów i śmigłowców. Wyd. 3, cena 100 zł;

W. Schier — SAMOLOTY W HISTORII I MINIATURZE. Wyd. 1, cena 80 zł;

M. Schier, W. Schier — WAKACJE Z LATAWCEM. 5 tygodni zabaw z latawcami i balonami. Wyd. 2, cena 10 zł;

Praca zbiorowa — SZKOLENIE I WYCZYN W SPADOCHRONIARSTWIE. Wyd. 1, cena 45 zł;

M. S. Szulżenko, A. S. Mostowoj — KONSTRUKCJA SAMOLOTOW. Wyd. 1, cena 65 zł;

S. S. Fiedczyn — NAWIGACJA LOTNICZA, cena 80 zł.

DO NABYCIA W KSIĘGARNIACH „DOMU KSIĄŻKI"

SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

ul. Wjdok 8,
00—023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52
02-546 Warszawa, tel. 45-00-61

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

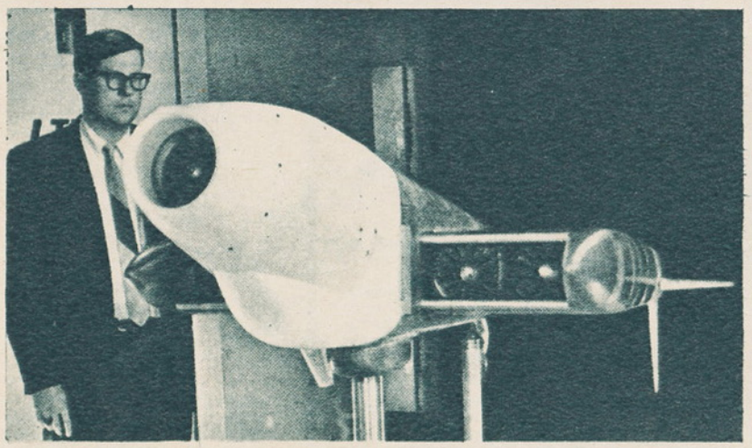
WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

INDEKS 37703

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie — 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegcturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch". w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00—839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00—840 Warszawa ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00—839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02—546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. **DRUK:** Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W-wa, Miedziana 11. Podpisano do druku 11.X.1974 r. Zam. 8049 W-51

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

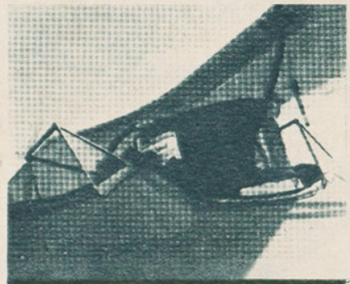


PIONOWZLOT DOŚWIADCZALNY

ADAM-2, to model jednego z pionowzlotów przyszłości badanego w tunelu aerodynamicznym. Ma on mieć turbinowe silniki dwuprzepływowe, zabudowane w skrzydłach ze szczeliną przelotową. Strumień gazów wylotowych silników, zmieszany z przepływającym powietrzem w szczelinach skrzydłowych, może być odchylany w dół przy starcie i lądowaniu lub płynąć do tyłu w locie normalnym.

LOTNIA Z NAPĘDEM

Po wykonaniu bez wypadku kilkuset lotów na odległość do 180 m i wysokość do 25 m na miękkopłacie o doskonałości 4,5 — jego konstruktor zastosował silnik o mocy ok. 5 KM. Okazało się, że silnik ten jest za słaby do samodzielnego startu, lecz umożliwia loty miękkopłata o masie 34 kg z pilotem o masie 68 kg na wysokość do 65 m.



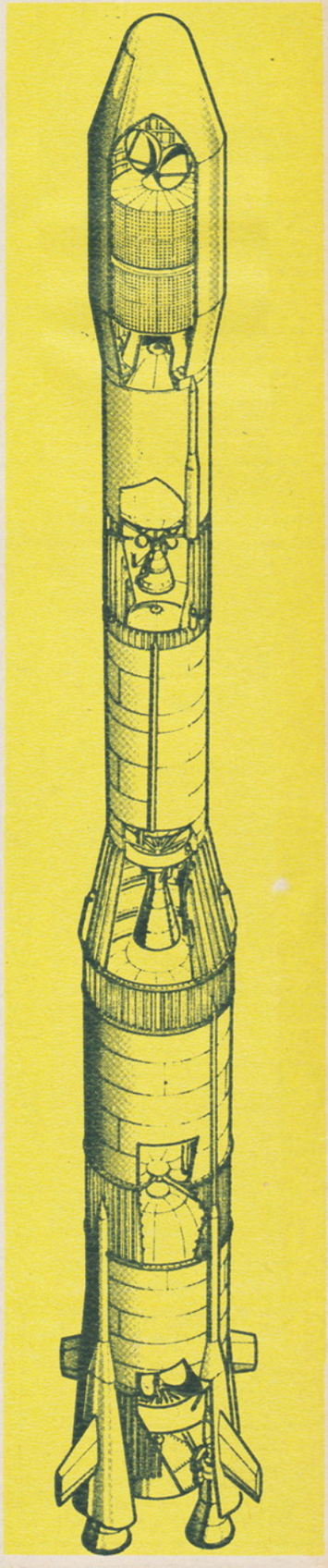
MOŻNA I TAK

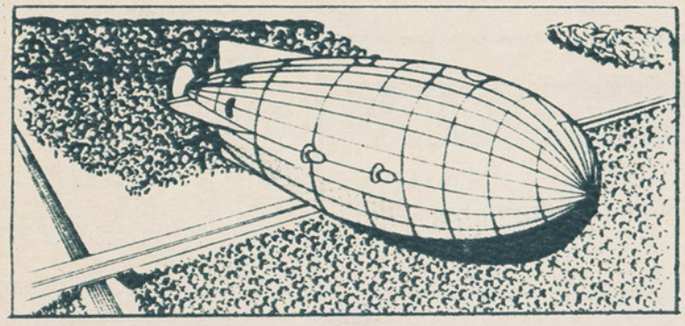
Co zrobić, gdy normalny zbiornik nie wystarcza? Amerykanin zabrał do kabiny beczkę z paliwem. W Europie ten „numer" by nie przeszedł ze względu na przepisy lotnicze.

RAKIETA NOŚNA

Przekrój perspektywiczny przedstawia francuską rakietę nośną L-III-S, która w 1980 r. ma posłużyć do wyniesenia na orbitę (200—3 600 km) sztucznego satelity telekomunikacyjnego o masie 750—2 500 kg, opracowanego przez 9 krajów zachodnioeuropejskich.

Długość całkowita — 47,625 m, średnica max. — 3,8 m. Masa startowa — 202,5 ton. Silniki rakietowe na paliwo ciekłe o ciągu poszczególnych stopni: 240 Ton, 60 Ton i 6 Ton. Głowica ma wymiary: średnica — 3,2 m, długość — 8,66 m i masę — 811 kg. Mieści satelitę telekomunikacyjnego np. „Intelsat-4".



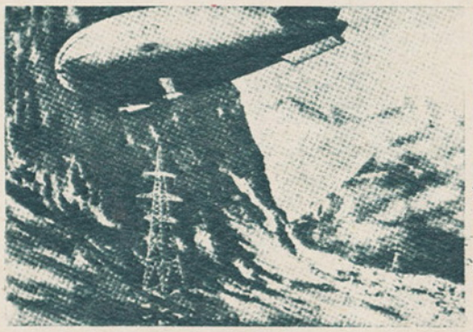


Sterowiec francuski CEA. Wypełnienie — hel.

POWRÓT STEROWCÓW ?

W „SP" nr 31/1974 r. zamieściliśmy artykuł radzieckiego autora na temat teraźniejszości i przyszłości sterowców. Obecnie pokazujemy kilka projektów sterowców transportowych, opracowywanych w różnych krajach świata.

Sterowiec brytyjski „Cargo Airship", przewidziany do ładowania i rozładowywania przez śmigłowce. Wypełnienie — hel.



Sterowiec radziecki D-1 zaprojektowany w Kijowie. Długość — 84 m, średnica — 25 m, nośność — 12 ton, prędkość z silnikami turbośmigłowymi — 200 km/h. Wypełnienie — hel.

Sterowiec radziecki D-4 zaprojektowany w Kijowie. Nośność — 120 ton. Wypełnienie — hel.

Zdjęcia i rysunki: „Aviation Magazine", „Air-Cosmos", „Der Flieger", „Interavia", „Soaring".